Віктор КОЗОРІЗ

ПІД ЗНАКОМ ТРАКТОРА

ІСТОРИКО-ПУБЛІЦИСТИЧНІ НАРИСИ

Харків
2021

УДК 94(477)“192”:631.372
К 59

РЕЦЕНЗЕНТИ:
О. Г. Кривоконь, *доктор історичних наук, Заслужений працівник промисловості України;*
В. М. Мельниченко, *кандидат історичних наук, Заслужений працівник культури України;*
В. І. Мельник*, доктор технічних наук, академік Академії наук вищої освіти України.*

Козоріз В. П.
К 59 Під знаком трактора. Історико-публіцистичні нариси / В. П. Козоріз. – Харків , 2021. – 438 с.
ISBN

На основі аналізу історичних джерел, публікацій у радянській пресі та окремих літературних творів висвітлено питання, що стосуються проведення політики тракторизації сільського господарства України та українського села у 20-х роках ХХ сторіччя, а також вплив цієї політики на різні сфери життя українського суспільства, зокрема й літературного.

Окремо висвітлено процеси, які передували широкій тракторизації та сприяли поширенню в Україні перших тракторів.

У другій частині нарису подано підбірку газетних публікацій, в яких висвітлено різноманітні аспекти тракторизації та особливості перебігу цього процесу в Україні 1920-х років.

Оприлюднені матеріали розкривають одну з найцікавіших сторінок в історії українського селянства і доповнюють її новими фактами, подіями, іменами.

Видання розраховане на широке коло читачів, які цікавляться історією України та українського селянства, а також буде цікаве студентам, викладачам, аспірантам, зокрема аграрних і технічних закладів освіти, в яких викладають курс «Історія науки і техніки» або «Тракторознавство».

УДК 4(477)“192”:631.372 908:94(477.46)

Автор висловлює щиру подяку за допомогу у виданні цієї книги директору ТОВ "Транекс-Черкаси" Тому Ван Гої.

ISBN

ЗМІСТ

ВІД АВТОРА

Ці нариси я присвячую першим трактористам, себто тим людям, які у 20-х роках XX сторіччя освоювали перші трактори і зробили вагомий внесок у тракторизацію українського села.

Тракторист Василь Трубенко з фільму «Земля»

Вони були справжніми героями свого часу. І не лише тому, що такими їх робила радянська пропаганда, а й тому, що працювати на перших тракторах могли лише справді героїчні люди.

А спробуйте висидіти у спеку або в холод на отому металевому сидінні «Фордзона», в якому не було ні кабіни, ні крил, ні підлокітників, ні надійних гальм. Лише степовий вітер і моторний дим в обличчя. Та вуха від отого трахкотіння так закладало, що й власного голосу не було чути. Бо глушника на перших тракторах, здається, також не було.

А що ж було – запитаєте ви? Яка ж невидима сила заставляла отих сільських хлопців підкорювати «сталевих коней», не рахуючись ні з труднощами, ні з власним здоров'ям? Молодість! Романтика! Віра у завтрашній день і в краще життя! З цією вірою вони і жили, і працювали, і пісень співали, може, навіть революційних.

Вони були першопрохідцями. Тільки так склалося, що навіть ті, хто садив їх за кермо трактора і випроводжав у поле, гідного пам'ятника їм так і не поставили. Не заслужили…

То вже пізніше радянська влада наставила багато пам'ятників колгоспним тракторам та МТСівцям. А їм, першим трактористам 20-х, гідного пам'ятника так і не збудувала.

Нехай же ця книжка буде їм нашим скромним і щирим пам'ятником на всі часи.

Пам'ятник в с. Яреськи на честь зйомок фільму О. Довженка «Земля»

Віктор Козоріз,
редактор газети «Світоч знань»,
член НСКУ.

ПЕРЕДМОВА

Індустріалізація, електрифікація, машинізація, колективізація ...

За цими широко вживаними на початку ХХ сторіччя, проте малозрозумілими переважній більшості населення термінами, – епохальні зрушення, небувале розгортання новітніх, незбагненних за масштабами (хоча подекуди й дуже драматичних) явищ і подій, самовіддана тяжка праця, життєві здобутки й трагічні долі мільйонів людей, що уможливили науковий поступ і революційні технічні досягнення, котрі перетворили Україну в розвинену індустріально-аграрну країну.

У переліку категорій, котрі змінили не лише свідомість цілих поколінь, але й вплинули на цивілізаційні процеси загалом, особливе місце посідає тракторизація. Сьогодні цей термін майже не зустрічається у широкому вжитку, позаяк нікому й на думку не спадає, що в нашій багатій родючими чорноземами країні, можна якимось іншим чином, ніж за допомогою тракторної техніки, вирощувати врожаї основних сільськогосподарських культур і забезпечувати продовольством значну частку населення земної кулі. Однак, у 20-х рр. ХХ сторіччя розповсюдження науково-технічних й буденних уявлень про трактори, створення та поширення їх різноманітних моделей, впровадження цих машин у вітчизняне сільське господарство й інші сфери буття, – було неабиякою новацією, ба, навіть, переворотом у побуті та стилі життя переважної більшості українців-аграріїв.

Понад сімдесят років радянська ідеологія підтримувала ілюзію про «значний ентузіазм» і «визначну роль комуністичної партії та уряду» у справі розробки та запровадження новітніх технологій, зокрема, й у сільському господарстві. Відтак, у тіні залишалися деякі неоднозначні суспільні процеси, організаційні труднощі, тривоги, переживання, а також радість, подив і надбання пересічних людей, котрі насправді супроводжували просування і прийняття нової техніки й механізмів.

Книга Віктора Козоріза «Під знаком трактора» оригінально, цікаво і переконливо розповідає про особливості й роль тракторизації у суспільно-політичних й еко-

номічних процесах, що відбувались в Україні у 20-х роках XX сторіччя, про перші кроки машино-тракторних товариств, організацій і комітетів, діяльність Всеукраїнського Тракторного комітету, про розвінчування деяких міфів і оприлюднення нових дослідницьких даних, пов'язаних із виготовленням і запуском виробництва вітчизняних тракторів, про соціально-психологічні та культурні засади сприйняття тракторизації як суспільного явища, про людські долі та навіть спроби поетизації трактора. Примітно, що все це, – через призму й неупереджений аналіз сотень газетних і журнальних статей, на шпальтах яких висвітлювались тодішні події, через осмислення й ретельне опрацювання низки важливих документів, в яких представлено управлінські й інші аспекти тракторизації, через оцінювання художніх і публіцистичних творів, присвячених тракторній тематиці.

Авторові вдалося критично й розгорнуто висловити і власні роздуми, погляди, іноді й гіпотези, стосовно різноманітних складових і проблем тракторизації означеного періоду: тракторопостачання, тракторобудування, сервісу та забезпечення. В роботі також слушно висвітлено політичні, суспільні й кадрові питання та наслідки тракторизації, її культурний і соціально-психологічний контекст. Дуже приваблює і зовнішній вигляд даного видання. Книга добре та якісно ілюстрована, привертають увагу та викликають живий інтерес копії використаних газетних, журнальних, фотоматеріалів, репринти плакатів і оголошень, тексти літературних творів, інших джерел, в яких висвітлено різноманітні аспекти тракторизації та особливості перебігу цього процесу в Україні у 1921–1929 роках.

Насамкінець, зауважимо, що ознайомлення з представленою роботою справляє позитивне враження ще й за рахунок того, що автор вийшов за межі звичного науково-історичного видання і зміг створити цілісну, яскраву та неординарну картину тракторизації як важливого суспільно-історичного та технологічного явища перших десятиріч XX сторіччя. Можна з упевненістю стверджувати, що історико-публіцистичне дослідження В. П. Козоріза «Під знаком трактора» посяде гідне місце не лише в науковому доробку на ниві вітчизняної історії науки й техніки, але й викличе інтерес та підніме популярність тракторної тематики серед широкого кола читачів загалом.

Олександр КРИВОКОНЬ,

генеральний директор, президент ВАТ «Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе» (2005–2007 рр.) заслужений працівник промисловості України, доктор історичних наук, професор кафедри автомобіле- і тракторобудування Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут».

ПІД ЗНАКОМ ТРАКТОРА

Трактором сьогодні нікого не здивуєш навіть у найвіддаленішому селі. Він настільки міцно і органічно увійшов у повсякденне життя, що уявити без цієї машини нашу дійсність практично не можливо. Трактор виконує безліч робіт і функцій у різних галузях народного господарства, а в сільському господарстві він просто незамінний…

Але так було не завжди. Ще якихось 90–100 років тому трактор сприймали не інакше як диво, а його поява в тому чи іншому селі ставала справжньою сенсацією. Згадаймо хоча б кадри з кінофільму «Земля» **Олександра Довженка** (1930 р.), які передають незабутні моменти зустрічі селянами першого трактора. Той трактор, до речі, був американського походження, хоч і виробляли його на ленінградському заводі під маркою «Фордзон-Путіловець». У фільмі «Земля» йому була відведена одна з головних ролей.

Власне, цей трактор із фільму «Земля» й надихнув нас на те, аби взятись за тему тракторизації сільського господарства України у 20-х роках XX сторіччя, бо досі цю тему, на жаль, ніхто ретельно не досліджував. Хоча за останні десятиліття цей період історії досить ґрунтовно був вивчений вітчизняними істориками та краєзнавцями. Чого варта хоча б робота **В. В. Калініченка** «Селянське господарство України в період непу» (1997). Досить добре була вивчена і тема вітчизняного тракторобудування, якій присвячено сотні газетних і журнальних статей, десятки наукових монографій та підручників. Найґрунтовнішими з поміж них є роботи **Г. В. Лупаренка** та **О. Г. Кривоконя**, присвячені питанням становлення та розвитку тракторобудування в Україні. Побіжно в цих роботах висвітлено і питання тракторизації сільського господарства. Окремі аспекти тракторизації також досліджували **Р. В. Бей, Я. І. Мандрик**, **Б. К. Мигаль**, **Б. Г. Москальов** і **Н. П. Москальова**, **Л. В. Погорілий**, **Ю. В. Тренкін** та інші науковці. Проте повномірно ця

тема так і не була розкрита українськими дослідниками. Не знайшла вона належного висвітлення і в таких фундаментальних виданнях як «Сільське господарство Української РСР» під редакцією **І. Н. Романенка** (1958) та «Історія українського селянства», що була видана Інститутом історії НАН України (2006). Окремі документи, присвячені питанням тракторизації, вміщено у 3-х томному виданні «Історія колективізації сільського господарства Української РСР 1917–1937 рр. Збірник документів і матеріалів» (1962–1971), але для цілісного розуміння цього явища їх не достатньо.

Можливо, така прогалина в історичній науці виникла через те, що більшість істориків та краєзнавців, які досліджували українське село 20-х років, здебільшого орієнтувались на традиційні бібліографічні та архівні джерела й менше уваги звертали на періодичні видання. Поміж тим, на шпальтах радянських газет та журналів також міститься величезний масив матеріалів, які висвітлюють процеси тракторизації. Причому, матеріалів оригінальних і яскравих, взятих із самого виру життя. Особливо багато таких матеріалів, а точніше – публікацій з'являлось у середині 20-х років минулого століття, коли трактор лише входив у широкий обіг, коли зароджувалось вітчизняне тракторобудування, а тракторизація ставала одним з головних інструментів радянської влади у селі. Цим пояснюється і наш вибір хронологічних меж для даного дослідження, яке охоплює 1921–1929 роки, тобто перший етап тракторизації.

Це порівняно не великий, але дуже цікавий і насичений період нашої історії. Його нижня межа – це початок нової економічної політики й поширення тракторів, розвиток мережі машино-тракторних товариств, зародження вітчизняного тракторобудування, верхня – згортання непу й перехід до чергового етапу тракторизації, який супроводжувався створенням великих зернових господарств і машино-тракторних станцій (МТС) та підготовкою до суцільної колективізації. Проте, подекуди нам доведеться вийти за ці хронологічні рамки, щоб показати передумови виникнення тракторизації та еволюцію цього явища після 1929 року.

Тут необхідно зупинитись на самому терміні «тракторизація», який сьогодні вже практично вийшов з ужитку. Його поява припадає на початок 1920-х років, коли в радянській Росії почали розробляти «План ГОЭЛРО» (Государственная комиссия по электрификации России, – рос.) і широке застосування електротяги та тракторів розглядалось як один із стратегічних напрямків реалізації цього плану в сільському господарстві. В перспективі розробники «ГОЭЛРО» планували замінити використання тракторів електроплугами, які на практиці виявились не ефективними.

На початку 20-х років минулого століття термін «тракторизація» використовували як синонім слова «мотокультура», що означало використання двигунів і моторизованої техніки, насамперед, тракторів. Близькими за значенням до цього терміну можна вважати і словосполучення «тракторна (тракторова) кампанія» та «тракторна справа», які також часто зустрічаються на шпальтах радянських газет. Але, на нашу думку, найточніше і найповніше сутність цих явищ передає саме слово «тракторизація», яке відповідає духу своєї епохи і стоїть в одному ряду з такими гучними більшовицьким термінами як «індустріалізація», «електрифікація», «механізація» тощо.

У сучасних тлумачних словниках термін **«тракторизація»** пояснюється як **«впровадження тракторів у певну галузь народного господарства»** [1, 1261]. Цей процес проходив у кілька етапів і мав кілька складників, найважливішими з яких були: тракторопостачання, тракторобудування і тракторовикористання. Проте, спираючись на аналіз газетних і журнальних публікацій, які з'являлись у 1920-х роках, можемо стверджувати, що процес тракторизації охоплював не лише господарське життя, а значно ширший спектр соціально-економічних, політичних і навіть літературних процесів. Візьмемо до уваги, що радянська влада впроваджувала трактор не лише в сільське господарство, а і в масову свідомість, причому досить активно. Тому ми пропонуємо розглядати тракторизацію в широкому історичному контексті, не тільки як прояв науково-технічного прогресу, а і як суспільно-політичне та культурно-історичне явище, котре мало свої особливості.

Варто зазначити, що питання про впровадження тракторів у сільське господарство почали вивчати і обговорювати ще за царських часів, коли Україна була у складі Російської імперії. Таке обговорення зокрема тривало на сторінках «Земледельческой газеты», журналу «Хлібороб», «Вестника Всероссийской сельскохозяйственной палаты» та «Известий Бюро по сельскохозяйственной механике», які виходили на початку XX ст. У цей же час на теренах Російської імперії з'являються і перші трактори, завезені із-за кордону великими поміщиками та цукрозаводчиками. Випробуванням та описом цих тракторів здебіль-

шого займались співробітники Бюро із сільськогосподарської механіки, яке діяло при Вченому Комітеті управління землеустрою і землеробства Департаменту землеробства Росії.

У 1912–1913 роках на шпальтах газетних видань можна побачити поодинокі замітки і повідомлення про демонстрацію та продаж тракторів, зокрема в Києві, Харкові та Одесі. У цьому плані досить цікавим є і повідомлення, яке з'явилось в газеті «День» від 17 серпня 1913 року: *«На машиностроительном заводе Генриха Шрёдера в Гальбштадте, Бердянского уезда, заканчивается изготовление 16-ти сильного, с вертикальным двигателем для сырой нефти, трактора, собственными средствами и из своих материалов. Крестьяне-отрубники двух хуторов близ Мелитополя уже обратились в Департамент Земледелия с просьбой о тракторной пахоте».* Про цей факт також повідомляла газета «Южные ведомости» [2]. Очевидно, йшлося про прототип трактора «Запорожець», серійний випуск якого був налагоджений вже на початку 20-х років на машинобудівному заводі поблизу селища Великий Токмак на Запоріжжі. Тоді ж було розпочато і випуск тракторів, сконструйованих російським винахідником **Я. В. Маміним**.

Цілком погоджуємось з думкою **О. Г. Кривоконя**, який стверджує, що в царській Росії перші спроби організації виробництва тракторів носили стихійний характер, а їх використання було дуже обмеженим [3, 127]. Що ж до широкого використання тракторів або – тракторизації, то це питання набуло актуальності лише на початку 1920-х років, коли радянська влада перейшла до відбудови народного господарства, зруйнованого Першою світовою та Громадянською війнами. Тоді спеціальна комісія при Держплані почала розробляти і план механізації та тракторизації сільського господарства радянської Росії, який ґрунтувався на економічних розрахунках та досвіді використання тракторної техніки в розвинених капіталістичних країнах, насамперед, у США. Одним з пріоритетних напрямків цього плану став розвиток власного тракторобудування в радянській республіці, а також імпорт тракторної техніки [4].

Февраль [illegible] г. № [illegible]

ВѢСТНИКЪ
ВСЕРОССІЙСКОЙ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ
ПАЛАТЫ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Остаточне рішення з цих питань було ухвалене Радою Праці і Оборони СРСР, яка 4 квітня 1923 року затвердила розроблений Держпланом перспективний план з організації й розвитку тракторобудування в радянській Республіці, а також дала дозвіл на масову

закупівлю тракторів за кордоном [5]. Важливим етапом на цьому шляху стало і створення спеціальних державних органів, які опікувались питаннями тракторизації, а саме – Міжсекційної тракторної комісії при Держплані СРСР та Тракторного бюро при управлінні Техпостачу (пізніше – Всеукраїнського тракторного комітету) при Наркомземі УСРР. У цьому дослідженні ми спробували проаналізувати роль цих органів та з'ясувати характер їхньої діяльності.

За задумом радянського керівництва СРСР та УСРР, широке впровадження тракторів у сільське господарство мало не тільки зміцнити тут технічну та енергетичну базу, а й змінити консервативну психологію селянина, спонукати його до кооперативних форм господарювання й підготувати до широкої колективізації. Крім того, поширення й використання тракторів мало поглибити розкол в селянському середовищі між так званими «куркулями» і «середняками», одночасно посиливши змичку (єдність) між селянами та робітниками. Таким чином більшовицька влада намагалась пролетаризувати село. В цьому сенсі тракторизація розглядалась як один з інструментів реалізації ленінського кооперативного плану, спрямованого на поступову колективізацію сільського господарства, такий же важливий як і електрифікація та загальна механізація цієї галузі.

Письменник Петро Лісовий

Читаючи радянські газети і журнали, можна простежити як на практиці відбувалась реалізація цієї політики, як тракторизація впливала на різні прошарки сільського населення і на конкретних індивідуумів, які наслідки, зрештою, вона мала для українського села. Ці наслідки проявились вже наприкінці 1925 року. На цей рік припадає і найбільша кількість газетних публікацій, присвячених темі тракторизації. У цьому контексті дуже показовою є стаття письменника і журналіста **Петра Лісового (Петра Андрійовича Свашенка)** «Під знаком трактора», яка з'явилась в газеті «Вісти ВУЦВК» наприкінці 1925 року. Наведемо лише один витяг з цієї статті.

«...В 20-му році ми агітували за плуг, за молотарку, за жатку, за трактор. Мені самому приходилось днями до хрипіння в голосі доводити селянам, чому так більшовики стоять за техніку. Тоді було як об стіну горохом. Дядько уперто стояв на своєму й одно твердив:

– Будь ласка не чіпайте нас, а ми якось обійдемося!...

А тепер. Поїдьте в яке хочте село, на конференцію і завжди найбойовішим питанням буде питання про «техніку», про «машину», плуг, жатку, трієра, трактор, не сходять з вуст.

Раніш поміщик заслоняв техніку. Безпосередня боротьба з ним забірала всю увагу, всі сили селянина.

– Головне, узяти землю, а там ми з нею якось упораємось! – от основна думка, що була тоді.

«З поміщиком упоралися». Тепер селянин підходить до другої частини – оволодіння технікою. Він хоче «впоратися» із землею, але не «якось», а по хазяйському. Звідси:

– Дайош трактора!

Звідси:

— Чи можу я сам купити трактора?...

Звідси тисячі ходаків до міста за «трактором», тисячі листів, запитань, прохань.

«Трактор» виступає тут не як трактор, а як символ агрикультурної революції на селі. Почавши з поодиноких випадків, навіть із боязких спершу спроб, «трактор» у минулому зробив перший організований похід на селянські лани і закінчив його блискучою перемогою.

Як би ми не розцінювали минулий рік щодо села, ми мусимо сказати, що воно пережило його під знаком «трактора».

«Трактор» – віха, новий щабель в життю села і то щабель вищий. В ньому сума наших перемог. В ньому конкретне втілення нашої змички, в ньому перемога організованої сили над неорганізованою селянською стихією.

Машина вносить організоване начало туди, де його найтяжче було прищепити. «Трактор» початок соціалізму на селі», – от висновок, що ми робимо.

У нас 5 тисяч тракторів стало до роботи. Кажучи фігурально, ми маємо п'ять тисяч соціалістичних осередків на селі.

І скільки б наші вороги не ворожили на власницьких інстинктах «мужик», скільки б вони не покладали, надій на його індивідуалізм і застрахованість його від «більшовицької зарази», вони прогадають, у нас є спільник, машина, «трактор», що, навіть будучи зроблений на заводах Америки, приїзджаючи в радянську країну, робить наше, більшовицьке діло.

В дев'ятий рік революції село увіходить під «знаком трактора»… Народжується нова культура на селі, що її символом є трактор, що сіє уже зерна соціалізму. Ним переможемо...» [6].

Звичайно, треба розуміти, що багато публікацій у радянській пресі носило тенденційний або пропагандистський характер, що було викликано партійними та ідеологічними установками, і згадана вище стаття – не виключення. Крім того, процес тракторизації супроводжувався створенням певних міфів, які надовго вкоренилися в масовій свідомості.

Попри це, критичний аналіз газетних публікацій та інших історичних джерел дозволяє стверджувати, що у 20-х роках тракторизація дійсно справила величезний вплив на розвиток і характер соціально-економічних відносин у селі, піднявши рівень виробничої кооперації та культуру землеробства. Проте в політичному й ідеологічному плані радянська влада не отримала очікуваних результатів, оскільки заможна частина селянства і так звані «середняки» не підтримали політику радянської влади, зокрема щодо жорсткого адміністрування економічних процесів та колективізації. Згодом це стало однією з причин так званого «вивільнення» тракторів із приватної та колективної власності, згортання непу й початку насильницької колективізації з усіма трагічними наслідками.

Не оминула трагічна доля й багатьох ідеологів та організаторів тракторизації, які були безпідставно репресовані у 30-х роках. Серед них ціла низка керівників та співробітників Всесоюзного Трактороцентру і його українського відділення. У 1935 році був безпідставно репресований і **Петро Лісовий** – автор статті «Під знаком трактора», яку ми цитували вище. Спочатку його засудили до 5 років ув'язнення й відправили в Карельські табори, а 20 вересня 1937 р. засудили до розстрілу (реабілітували в 1956 р.). Цікаво, що у 1929 р. рідний брат Петра Лісового – **Семен Андрійович Свашенко** знявся у фільмі «Земля», зігравши роль тракториста **Василя Трубенка**. До нього доля виявилась прихильнішою…

Людський вимір тракторизації і її вплив на літературний процес та кіномистецтво – це ще одна тема нашого дослідження, яку ми розкриємо в наступних розділах. Зокрема, розглянемо роль тракториста, який став одним з героїв свого часу. А зараз кілька слів про методику нашого дослідження, яка дещо відрізняється від традиційних наукових методик.

Ціна 3 коп.
Рік видання другий
СЕЛЯНСЬКА ГАЗЕТА
Виходить тричі на тиждень.
№ 161
Неділя 6 Грудня 1925 року
Тракторизація України поширюється.
3194 трактори в 1925 році і 6000 нових у 1926 році.

Справа в тому, що основну частину свого дослідження ми проводили під час вимушеної ізоляції, а точніше – карантину, запровадженого урядом у зв'язку із поширенням епідемії коронавірусу COVID-19. Тому на деякий час були позбавлені доступу до архівних установ та бібліотечних закладів, які також знаходились на карантині. У цей час основною джерельною базою нашого дослідження став електронний архів української періодики, створений компанією Архівні інформаційні системи (АІС) в

рамках проекту «LIBRARIA». На час проведення дослідження електронний архів нараховував понад 400 видань українською, російською, польською, німецькою, румунською та іншими мовами, що виходили в різних регіонах України та поза її межами від початку XX ст. до 50-х років [7]. Загалом це понад 700 000 оцифрованих сторінок, безперешкодний доступ до яких на період карантину надали АІС.

Цінність цього архіву полягає ще і в тому, що відскановані газети були оброблені за допомогою спеціального програмного забезпечення (docWorks), яке перетворює цифрові зображення на інтелектуальні пакети з використанням технологій OCR (розпізнавання тексту) і зонування (ідентифікація заголовків, текстових та рекламних блоків і зображень для кожної сторінки). Таким чином, система дозволила здійснювати в архіві швидкий і багатоаспектний пошук необхідної інформації чи зображень, зокрема, за ключовими словами та словосполученнями. Наприклад, при введенні слова **«трактор»** за кілька секунд пошукова система видала 8929 результатів, в т.ч. 1296 – у заголовках і 79 зображень. При введенні слова **«тракторизація»** пошукова система видала 89 результатів, в т.ч. 8 у заголовках і т.д. Після цього нами було проведено контент-аналіз масиву публікацій та відібрано найцікавіші з них, що найкраще розкривають тему тракторизації. Загалом це близько 500 публікацій (газетних статей, заміток, повідомлень, ілюстрацій), які дають досить широку і об'ємну картину тих процесів, що відбувались в Україні у 1921–1929 роках й відображають різноманітні аспекти тракторизації на її початковому етапі. Для зручності ми розмістили їх у хронологічному порядку й виділили в окремий розділ, який доповнює аналітичну частину цієї роботи (*див. частину II*).

Зазначимо, що для дослідження були вибрані лише ті періодичні видання, які видавались у 20-х роках і частково газети так званого дореволюційного періоду, а це – близько 150 видань, які географічно охоплюють майже всю територію сучасної України. Особливу цінність в інформативному плані склали загальноукраїнські та столичні газети, насамперед, «Вісти ВУЦВК», «Селянська правда», «Пролетарская правда», «Харьковский пролетарий», «Украинский экономист», «Промышленность и торговля», «Коммунист», «Більшовик» та деякі інші. Під час свого дослідження ми також використовували публікації, які з'являлись на шпальтах всесоюзних газет, насамперед, «Правды» та «Известий ВИЦК». Доповнили цю джерельну базу матеріали з довідникових та спеціалізованих видань, а також журналів: «Плановое хозяйство», «Господарство України», «Радянський селянин», «Бюллетень Народного Комиссариата Земледелия», «Всесвіт», «Нова громада», «Машина в деревне», «Мотор» тощо.

Трактор Fordson Model F, 1920–28 рр.

Залучення такої кількості періодичних і книжкових видань дозволило компенсувати брак архівної інформації, що висвітлює процеси тракторизації у 20-х роках XX сторіччя. Хоча така інформація існує. Найбільшу цінність тут складають архівні справи фонду 27 Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, які містять звіти Наркомзему УРСР, документи про діяльність Тракторного бюро Наркомзему і тракторних бюро губземвідділів, листування про відпуск запасних частин для ремонту тракторів та відкриття тракторних шкіл, матеріали про стан тракторопостачання і тракторного господарства України тощо.

Певний інтерес також складають матеріали фонду 88 ЦДАВО України, які містять звіти про діяльність у 1924–1930 роках Українського автотранспортного торгово-промислового акціонерного товариства «Укравтопромторг» та його тракторного відділу, листування з місцевими тракторними пунктами і базами щодо постачання їм техніки і запасних частин, відкриття тракторних курсів і підготовки трактористів.

Крім того, у фондах Центрального державного кінофотофоноархіву України імені Г. С. Пшеничного вдалося виявити не велику, але дуже цінну колекцію кіножурналів, виготовлених Одеською кінофабрикою ВУФКУ. Один з таких кіножурналів, наприклад, розповідає про свято урожаю в селі Воронцове-Городище Черкаського округу, де трактор був одним з головних «персонажів» святкування (1927 р.). В іншому кіножурналі показано повсякденне життя трудової сільськогосподарської комуни «Імені 5-х роковин Жовтневої революції» в селі Ксаверівка Волинського округу, зокрема, першу трактористку комуни **Ф. К. Войткову** (1927 р.). Ще один кіножурнал розповідає про підготовку до весняної посівної кампанії й розвантаження в одеському морському порту тракторів марок «Rumely Oil Pull», що прибули з Італії (1929 р.).

Аналіз інших архівних фондів показав, що активне відображення в них процесів тракторизації розпочалося лише з кінця 20-х років, коли

в Україні почали створювати тракторні колони і машино-тракторні станції, а також було взято курс на масову колективізацію сільського господарства. Це вже був другий етап тракторизації.

Загалом, за нашими спостереженнями, період активної тракторизації в Україні тривав близько десятиліття: від 1925 до 1935 року. Впродовж цього часу в СРСР та в Українській СРР було налагоджено масове виробництво тракторів, зокрема на Харківському тракторному заводі, а їх використання в сільському господарстві набрало не зворотного характеру. Завдяки цьому трактор справді став революційним символом своєї епохи й пізніше цілком заслужено зайняв місце на постаментах та в багатьох музейних експозиціях.

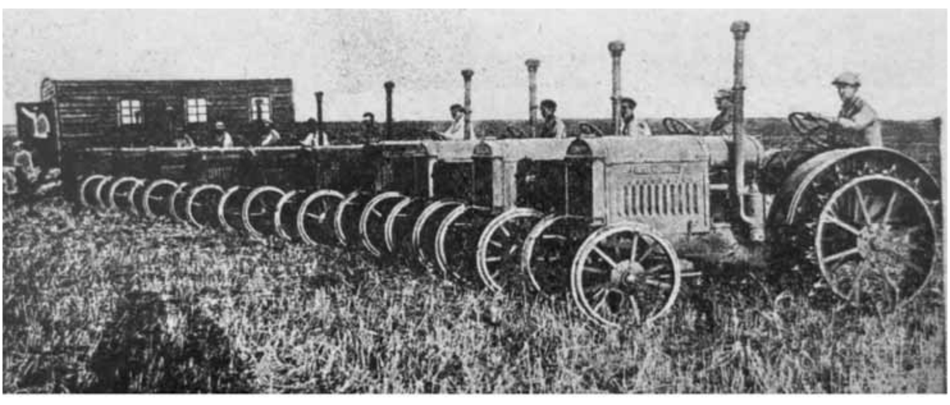
Якщо ж говорити про конкретну марку або модель трактора, який був найпоширенішим у 20-х роках, то це, безперечно, «Фордзон» (Fordson F) американського виробництва. Лише впродовж 1921–1927 років СРСР імпортував близько 25 000 таких тракторів з комплектами запасних частин [8]. Значна кількість цієї техніки була передана Україні. Якщо на 1 січня 1925 р. тут нарахували лише 433 трактори, то до кінця року їх кількість зросла до 3194 машин, серед яких було 3070 «Фордзонів» [9]. Представники компанії Форда, які того року відвідали радянську країну, висловили готовність розширювати постачання своїх тракторів, зокрема в Україну, де в них відчувалась найбільша потреба.

У 1927 р. «Фордзони» становили понад 85% тракторного парку Радянського Союзу. Це підтверджують і дані статистичних джерел та численні публікації, що з'являлись на шпальтах радянських газет. Вони свідчать про те, що у 20-х роках процес тракторизації значною мірою залежав від імпорту іноземних тракторів, насамперед, «Фордзонів». А коли заводи Форда припинили випуск цієї техніки, СРСР переорієнтувався на закупівлю тракторів «Інтернаціонал» Міжнародної кампанії жнивних машин та інших тракторобудівних кампаній.

За даними Наркомзему УСРР, на 1 травня 1929 р. в Україні вже працювало 10 439 тракторів, що складало приблизно третину тракторного парку СРСР. Причому, 74,6% цієї техніки було зосереджено в степовій частині України [10]. Але тракторів катастрофічно не вистачало. Тому 20 грудня 1929 р. на засіданні Політбюро ЦК ВКП(б) було прийняте рішення про додатковий імпорт цієї техніки, в т.ч. за рахунок збільшення річного експорту хліба та отримання валютної виручки. Лише впродовж 1929–1930 рр. в СРСР було ввезено 23 017 тракторів, значна частина яких була передана машино-тракторним станціям, радгоспам та колгоспам України. Таким чином, на кінець 1931 р. тракторний парк України вже нараховував 26051 трактор загальною потужністю 321 097 HP [11, 166-170].

Отже, у 20-х роках XX ст. тракторизація стала справді важливим фактором соціально-економічного, політичного і навіть культурного життя. Та все ж найбільший вплив вона справила на сільське господарство, піднявши його технічний рівень і змінивши енергетичну базу. Якщо ж говорити про українське село загалом, то воно досить швидко визнало прогресивну роль трактора і взяло його на «озброєння». Дарма, що це був переважно чужоземний, а точніше – американський трактор. Попри всі складнощі й перипетії тракторизації, цей абстрактний трактор швидко адаптувався до українських реалій і залишив на нашій землі свій глибокий слід, який тягнеться аж до нашого часу.

Хочемо нагадати, що трактор, оснащений плугом, відіграв виняткову роль в аграрній історії людства, зокрема, в історії України, як аграрної країни. І тут йому досі не має альтернативи. Проте тракторизація тривала не лише в аграрній, а й у військовій сфері. Трактор став прототипом для перших танків і багатьох інших машин різного призначення. Уже в наш час трактор став предметом філателії і фалеристики, героєм смішних мультиків і навіть художніх творів. Як тут не згадати про роман британської письменниці українського походження Марини Левицької «Коротка історія тракторів по-українськи»? І хоч історії тракторів у ньому відведена другорядна роль, поява такої книги свідчить про те, що настав час і для філософського осмислення цієї теми, яка має багато недосліджених сторінок. Деякі з них ми пропонуємо відкрити прямо зараз.



Фотоілюстрація до статті «Тракторизація радгоспів Укррадгоспоб'єднання». Журнал «Радянський селянин, 1928 р., №2

ПЕРШІ ТРАКТОРИ НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ

Перш ніж перейти до теми тракторизації, зробимо невеликий екскурс в історію, щоб з'ясувати, коли саме на українських теренах з'явились перші трактори і як вони прокладали собі дорогу до масового споживача.

Як відомо, прототипами тракторів були машини з паровими двигунами або так звані локомобілі, які почали широко використовувати ще в середині XIX століття. Винахідником цієї машини вважають англійця **Джеймса Уатта**, який продемонстрував свій винахід у 1768 році, а вже в 1784 р. він узяв привілей на використання парової машини для оранки. Практичне застосування цей винахід знайшов після удосконалення його **Джоном Фаулером**. У 1855 р. він збудував придатний для використання паротяговий плуг, а потім і двомашинну систему використання такого плуга. Плуг пересували за допомогою сталевого каната, що намотувався й розмотувався на барабанах парових машин, які стояли в різних кінцях поля [12].

Земледельческая газета, №1 від 12.10.1913
Фиг. 1. Прямая система пахоты Дж. Фаулера (по старинной гравюрѣ).

На теренах Російської імперії одними з перших систему Фаулера почали використовувати в тростянецькому маєтку **Леопольда Кеніга** Харківської губернії (тепер Сумська область). У 1883 р. фірма **Кеніга** придбала локомобілі і плуги заводу Джона Фаулера для глибокої оранки під цукровий буряк. З 1903 р. таку систему використовували і в маєтках **П. І. Харитоненка** (Миколаївському, Красноярузькому, Пархомівському та Циглерівському), а з 1908 р. – в маєтку «Ротермунд» (с. Гракове Харківської губернії). За підрахунками інженера **П. О. Козьміна**, який вивчав роботу систем Фаулера в названих маєтках, глибока оранка паровим плугом на 6-7 вершків обходилась на 15% дешевше, ніж оранка волами, а середня оранка на 4 вершки – на 10% дорожче [12].

Крім заводу Фаулера виробництвом подібних машин займався завод **І. Кемна** в Бреслау (Сілезія), який мав своє торговельне представництво

в Ростові-на-Дону. Утім, використання таких систем в польових умовах мало низку суттєвих недоліків, через що згодом їх почали замінювати самохідними паровими тракторами. Одна з таких машин працювала в маєтку **В. Скалона** в селі Білий Колодязь Вовчанського повіту (відомо, що поміщик придбав її в Америці за 15 тисяч рублів). Інша – паровий трактор системи «Кейс» – працював у сумському маєтку **П. І. Харитоненка**, де вирощували цукрові буряки. Такі ж трактори працювали на Шрамківському та Цибулівському цукрових заводах відповідно в Полтавській і в Київській губерніях. Та найбільше парових тракторів працювало на півдні колишньої імперії, зокрема в Херсонській, Таврійській та Катеринославській губерніях, де була потреба в ранній оранці й обробітку великих масивів землі. Лише в таврійському маєтку барона **С. Б. Фальц-Фейна** (с. Преображенка) експлуатували два трактори «Рустон-Проктор» (50 і 80 к.с.), один «Адванс» (36 к.с.) і один «Гаар-Скотт» (30 к.с). У 1912 році роботу цих тракторів вивчав співробітник Бюро із с.-г. механіки **А. Б. Трейвас**, який згодом оприлюднив детальний звіт про свої спостереження [13, 203-320].

Влітку 1913 року економічну доцільність використання тракторів у сільському господарстві також вивчало Херсонське губернське земство, яке проводило розгорнуті опитування власників цієї техніки. Описуючи роботу трактора «Гаар-Скотт», який працював у Ананьївському маєтку **П. А. Корбе**, представники земства відзначили, що ця машина була придбана господарем у 1909 році з плугом і американською молотаркою за 14 тисяч рублів, використовувалась для оранки і обмолоту зерна. При осінній оранці твердого і сухого поля (цілини) трактор підіймав за день від 6,5 до 9,5 десятин. Під час роботи його обслуговували 8 робітників: 1 машиніст, 1 мастильник, 4 особи на плугах і 2 візники, котрі підвозили солому для опалювання парового котла. Але багато клопоту доставляла необхідність підвезення до трактора води, яка знаходилась в незручному місці. Разом з цим автори звіту відзначали, що при добре організованій роботі з подачею палива і води робота паровими тракторами дає гарні результати і якість тракторної оранки значно краща ніж оранка тваринами. Крім того, своєчасне проведення оранки тракторами дозволяло покращувати урожайність до 10 % і при опалюванні соломою тракторна оранка обходилась дуже дешево. Головним же недоліком парових тракторів фахівці називали часті поломки його окремих частин (вала, диференціала) та тимчасові зупинки в роботі через вихід з ладу труб, нестачу пари, псування насосів, інжектора і т.п. Причому, ці фактори були настільки суттєвими, що в деяких випадках власники відмовлялись від роботи паровими тракторами [14, 72-83].

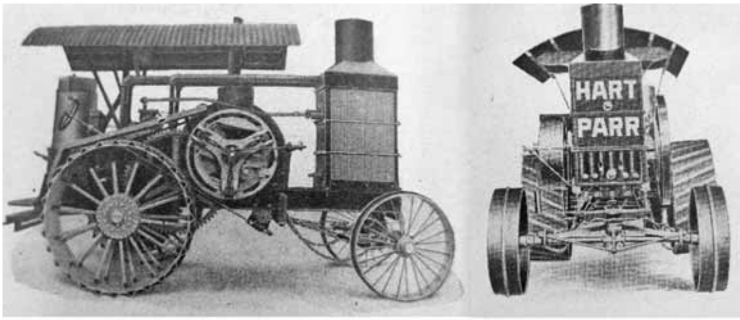
Рутьер и молотилка английской фирмы «Маршал». Херсонская губерния, 1910 г.

Уже на початку XX ст. парові трактори почали витісняти набагато досконаліші машини з «вибуховими двигунами» або, за сучасною термінологією – двигунами внутрішнього згорання, що працювали на нафті, бензині чи гасу. В науковій літературі того часу вони називались «газовими тракторами» і мали принципові відмінності від парових тракторів як за своїми конструктивними особливостями, так і за експлуатаційними характеристиками.

Виробництво таких тракторів було налагоджене у Великій Британії, а потім і в Сполучених Штатах Америки, які багато хто з дослідників не безпідставно вважає батьківщинами тракторобудування. Ще в 1901 році двоє американців **Чарльз В. Харт** і **Чарльз Парр** в місті Чарльз Сіті заснували власну кампанію «Гарт-Парр» (Hart-Parr Company), яка стала піонером у тракторобудуванні й лідером з виробництва тракторів, а точніше – самохідних машин для тяги. Саме таке первісне значення мало слово **tracktor** (анг.), яке почала використовувати кампанія «Гарт-Парр», ввівши його в широкий обіг. У 1903 р. кампанія збудувала 15 тракторів з бензиновими двигунами внутрішнього згорання потужністю 30 к.с. і організувала їх продаж [15]. У 1910 р. один з таких тракторів був придбаний Бюро із сільськогосподарської механізації Вченого комітету Департаменту землеробства, яке провело його випробування на базі Якимівської машино-випробувальної станції (тепер селище Якимівка Запорізької області). Там же проходили випробування трактори інших систем і фірм, зокрема Міжнародної компанії жнивних машин, «Хольт-Катерпіллер», «Комнік» та інших. Схоже, що один з цих тракторів демонстрували на Катеринославській виставці, що проходила влітку 1910 року (про це повідомляла газета «Утро»).

З другої половини 1911 р. продавати нафтові трактори «Гарт-Парр» розпочало Товариство «М. Гельферіх-Саде», яке займалось виробництвом сільгоспмашин у Харкові. В кількох номерах газети «Утро» за 1911–1912 роки можемо бачити рекламу цих тракторів, які, за поданою

інформацією, були економними й не складними, випробуваними, міцними і надійними. На вміщеному фото видно як трактор названої фірми



Нафтовий трактор "Hart-Parr", двиг. 49 к.с. "Известия бюро по сел.хоз механике", 1913 рік.

тягне 8-корпусного плуга, що на той час було великим досягненням. Трактор «Гарт-Парр» мав металеві стрічки на задніх опорних колесах, а передні колеса були звичайними. Згодом своє представництво в Харкові відкрила і німецька фірма «Генріх Ланц», яка продавала локомобілі, молотарки та іншу сільськогосподарську техніку.

За даними Бюро із с.-г. механізації, на 1 січня 1913 р. в різних економіях, власниками яких були здебільшого великі поміщики, працювало 29 газових тракторів «Гарт-Парр» і 16 тракторів Міжнародної кампанії жнивних машин. Одночасно тут використовували й парові трактори «Рустон Проктор», «Адванс», «Авері», «Кейс» та інші. Загалом, у 1913 р. у великих економіях та на цукрових заводах експлуатували близько 165 тракторів і моторних плугів різних систем, які допомагали обробляти великі масиви сільгоспугідь, насамперед, під час оранки [13, 1509]. Більшість землевласників виписували трактори з Америки через урядового агента **Ф. Криштофовича**, який мешкав у цій країні й представляв там Головне управління землеустрою і землеробства Росії.

Паровий трактор Рансома за роботою

Отже, перші трактори на українських землях з’явились на початку XX століття і впевнено прокладали собі дорогу. Реклама цих тракторів поширювалась і через «Земледельческую газету», випуск якої було відновлено в 1913 році, та

Реклама локомобілів в «Земледельческой газете», 1914 р.

через газету «Рада». В кількох номерах «Ради» за лютий-березень 1913 р. бачимо рекламні повідомлення про те, що банкірський дім «Д. Мержвинський і Ко», який знаходився в Києві на вулиці Жилянській, щодня з 14.00 до 15.00 демонстрував ходові властивості сільськогосподарського гусеничного трактора. Пізніше газета повідомляла, що цей трактор братиме участь в конкурсі моторних плугів, який проходитиме на базі Якимівської казенної машино-випробувальної станції. Трактор «Гарт-Парр» також демонстрували під час роботи Всеросійської торгово-промислової виставки, яка була організована у Києві в 1913 році.

Загалом, можна сказати, що 1913-й рік став переломним у справі вивчення, популяризації та поширення тракторів, про що свідчать такі факти:

1). У 1913 році в США, а також в окремих країнах Європи вже працювали десятки фірм, які випускали близько 100 різнотипних тракторів, а також – мотофрези, автоплуги, мотиги, що працювали на двигунах внутрішнього згорання. Лише в США працювало 38 таких фірм, 16 – у Франції, 14 – в Німеччині, 9 – у Англії, 6 – у Італії і т.д. [16, 226-227]. Активно розвивалось виробництво гусеничних тракторів. Трактори найвідоміших фірм вже були представлені й на ринку Російської імперії.

2). Демонстраційні конкурси і випробування тракторів набрали системного і планового характеру. У 1913 році в різних країнах було проведено 22 таких конкурси. На теренах Російської імперії подібні конкурси проходили в С.-Петербурзі, в Якимівці та в Києві під егідою Бюро із с.-г. механізації Вченого комітету Департаменту землеробства та організованого при ньому відділу мотокультури і двигунів [16, 224-225].

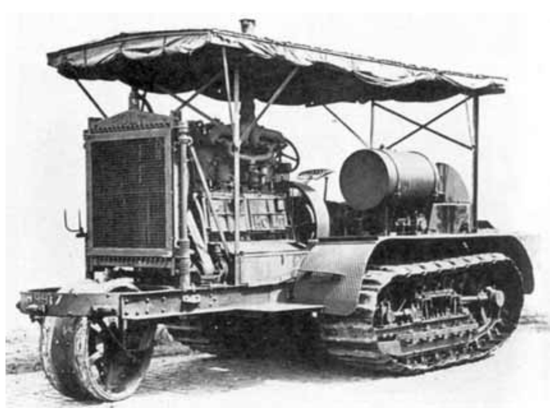
3). На сторінках спеціалізованих видань помітно зросла кількість фахових статей, присвячених тракторній тематиці а також звітів про випробування тракторів і мотоплугів, з детальними описами їхніх характеристик, кресленнями та фотоілюстраціями. Найчастіше такі звіти

з'являлись на сторінках «Известий Бюро по с.-х. механике». Там же велися фахові дискусії про особливості використання тракторів в російських умовах. Великий інтерес, наприклад, викликала стаття співробітника Бюро із с.-г. механіки **А. А. Барановського**, присвячена питанням практико-економічної цінності сільськогосподарських тракторів [13, 1479-1488].

4). Зросла кількість публічних доповідей і лекцій на тракторну тематику, з якими здебільшого виступали співробітники Бюро із с.-г. механіки. 7 вересня 1913 року одна з таких доповідей («О применении сельскохозяйственных тракторов в связи с использованием их в России») була прочитана в театрі «Искусство» на території Київської торгово-промислової виставки інженером-технологом **А. А. Барановським**. Того ж року з цією доповіддю він виступив на засіданні Всеросійської сільськогосподарської Палати.

5). Регулярним стало проведення виставок, на яких демонстрували трактори та їхні технічні можливості. У 1913 р. такі виставки, зокрема, проходили в Санкт-Петербурзі і в Києві.

Окремо варто зупинитися на Всеросійській фабрично-заводській, торгово-промисловій, сільськогосподарській і науково-художній виставці, яка проходила в Києві влітку 1913 року. Виставка мала 39 відділів, у яких розташувалось близько 2 тисяч експонентів. Один з найбільших відділів був присвячений сільськогосподарським машинам і знаряддям, де широко була представлена продукція іноземних фірм і кампаній, зокрема, таких відомих виробників тракторної техніки як англійський завод «Джон Фаулер і К°», американська фірма «Ж.І. Кейс», Міжнародна компанія жнивних машин, завод «Рустон, Проктор і К°» тощо. «Земледельческая газета» писала, що на київській виставці були представлені всі типи тракторів, які працювали й поширювались в царській Росії і ця експозиція викликала великий інтерес у відвідувачів. Зокрема, тут демонстрували колісні трактори з причіпними плугами «Ойл-Пуль», «Гарт-Парр», «Титан», «Пайопір» (Pioneer) і «Кейс», а також гусеничний трактор «Катерпіллер» Гольта і моторний плуг Штокка [17]. Газета «Рада», яка висвітлювала роботу виставки, писала, що *«Київська виставка зібрала*



Трактор Holt 120, близько 1914 р.

найбільше експонатів в відділі сільсько-господарських машин. Між иншим багато нових і удосконалених машин і коло 10 тракторів та парових плугів. Тому не дивно, що відділ сільськогосподарських машин викликає найбільше зацікавлення з боку сільських господарів і взагалі одвідувачів виставки» [18]. А газета «Утро» розмістила репортаж одного з відвідувачів виставки, який захоплювався 135-сильним самоходом під назвою «Тигр», що міг тягнути 16-лемешевого плуга.

Варто зазначити, що організаційний комітет виставки не обмежився лише статичним показом нових зразків сільськогосподарської техніки і тракторів, а й організував демонстрацію її в роботі. *«Зважаючи на те, що від гарної постановки демонстрації машин залежить не тільки успіх виставки, але й взагалі економичні інтереси Росії, комітет, маючи вже цілком зручне для демонстрації тракторів місце коло ст. Юстинівки, має на меті зробити пробу инших сільсько-господарських машин в приватних маєтках. Такі спроби обійдуться коло 5000 карб. Комітет дає на це від себе 2000 карб., а 3000 карб. просить від департаменту хліборобства, бо економичні досліди сільсько-господарських машин мають загальнодержавне значіння»*, – писала газета [19].

13 серпня «Рада» повідомляла про те, що з 18 по 24 серпня на станції Юстинівка біля Фастова пройдуть випробування парових і нафтових молотарок, пресів для соломи і скиртоскладів, а з 25 по 31 серпня – випробування тракторів, парових плугів і машин для копання картоплі та буряків. Про це контора виставки сповістила власників маєтків, сільськогосподарські товариства, вищі школи, земства та інших зацікавлених осіб [16]. Проте, частина фірм, які представляли свої трактори на київській виставці, відмовились від польових випробувань і в них брали участь лише три трактори американських фірм: «Гарт-Парр», «Хольт-Катерпіллер» і «Піонер», а також моторний плуг німецької фірми «Штокк». Пізніше газета «Рада» повідомляла, що експертиза тракторів і парових плугів проходила на полустанку Полениченці (за 8 верст від Фастова), де зібрала до 500 душ сільських господарів [20].

Випробування тракторів проходило в арендованому маєтку Б. К. Соколовського, а керували ними голова експертної комісії відділу сільгоспмашин **А. А. Хохряков**, спеціалісти із с.-г. механіки при Головному управлінні землеустрою і землеробства – інженери **А. А. Барановський**, **В. Н. Рачинський** і експерт **Б. К. Соколовський**. Програма випробувань передбачала демонстрацію тракторів на різних режимах роботи, а також збір цифрових даних щодо економічної оцінки роботи цих машин під час поверхневої і глибокої оранки. Проведенню випробувань частково зашкодила негода (пішов дощ), але все ж вони були завершені й дозволили отримати цінні дані про роботу тракторів. Зокрема, під час випробувань було з'ясовано, що найкращі ходові

характеристики мав 65-сильний гусеничний трактор «Хольт-Катерпіллер», який зміг працювати навіть в умовах перезволоженого ґрунту. Цей же трактор продемонстрував і найкращу продуктивність під час оранки на різних режимах роботи плугом системи «Дір». А от за витратами пального (бензину) на одну десятину він виявився одним з найдорожчих [13, 233-237]. Найкращі показники тут продемонстрував 60-сильний трактор «Гарт-Парр», який працював на червоній нафті. Оранка однієї десятини землі таким трактором коштувала від 1,56 до 2,55 крб. (в залежності від глибини оранки). Найгірші показники під час польових випробувань продемонстрував моторний плуг Штокка, який у перший же день вийшов з ладу ніби-то з вини недосвідченого монтера.

На основании опытов, произведенных с тракторами на Киевской выставке в 1913 году, получено:

Тракторы.	Род топлива.	Стоимость вспашки 1-й десятины.	
		Глубина 4 вершка.	Глубина 5 вершков
		В рублях.	
Холт 6) л. с.	Бензин	3,87	6,57
Пионер » »	»	5,31	7,20
Гарт-Парр » »	Кр. нефть.	1,56	2,55

258 ТРУДЫ ГОСПЛАНА. № 4.

Результати випробування тракторів на станції Поленичинці мали важливе наукове значення і стали предметом зацікавленого обговорення в експертному середовищі. 8 лютого 1914 р. на засіданні Російського Технічного товариства в С.-Петербурзі було заслухано доповідь інженера **В. Н. Рачинського** на тему «Сельсько-хозяйственные тракторы на Киевской Всероссийской выставке 1913 г.», яка супроводжувалась демонстрацією світлових картинок (слайдів) і кінематографом. Промовець зупинився на особливостях тракторів з двигунами внутрішнього згорання, які, на його думку, мали низку важливих переваг над паровими самоходами. Він також детально охарактеризував конструктивні недоліки гусеничних тракторів Гольта і моторних плугів Штокка. Після доповіді серед учасників засідання виникли жваві дискусії, які, зокрема, стосувалися вибору типу трактора, який можна було б рекомендувати для поширення на теренах Росії. Але через нез'ясованість питання про вплив тракторів на ущільнення ґрунту та

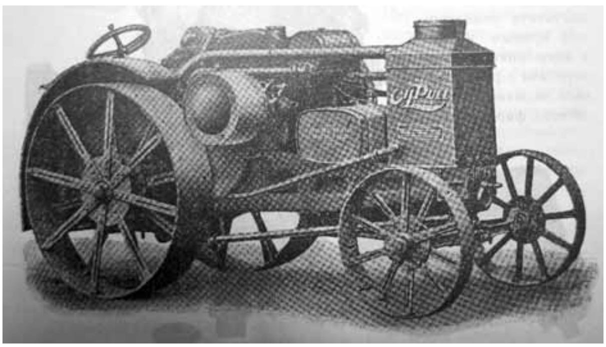
урожайність культур, думки розділились між гусеничними і колісними тракторами. Зрештою, головуючий висловив пропозицію щоб цим питанням зайнялися агрономи і повніше його вивчили, провівши додаткові досліди та випробування [17]. Про необхідність поглибленого вивчення впливу тракторів на структуру ґрунту писав в «Земледельческой газеты» і **В. Д. Коваль**.

Отже, в першій чверті XX ст. іноземні трактори активно проникали на терени Російської імперії, зокрема й на українські землі, де знаходили не лише наукове, а й практичне застосування. Тогочасні газети повідомляли, що в Києві продажем імпортної тракторної техніки займався банкірський дім «Д. Мержвинський і К-о» а також агрономічне бюро «Л. І. Здроєвський і К. В. Грабовський», а в Харкові – товариство «Гельферіх-Саде» і П. Холмс, який продавав трактори «Біг-Фор». Найвідоміші американські компанії-виробники «Кейс» і «Румелі» мали в Одесі свої торговельні представництва і склади, через які продавали трактори та іншу сільськогосподарську техніку по всій Російській імперії. Тут же свої торговельні представництва мали і британські кампанії «Рустон Проктор і Ко», «Рансон, Сімс і Джеффеміс» та «В. Купер і племінники» [21].

Лише компанія «Румелі» до 1920 року через своє одеське представництво продала 98 тракторів «Ойл-Пуль», 80 парових самоходів «Тигр», 31 самохід «Адванс» та багато іншої с.-г. техніки. Одеське відділення цієї компанії, яке очолював **В. І. Гольцварт**, мало свою контору, склади машин і запасних частин, монтажну майстерню. Крім того, для заохочення покупців компанія видавала російською мовою каталоги своїх машин і запасних частин та інструкції по догляду за ними, організувала в Одесі перші короткострокові курси для механіків, які працювали на тракторах «Ойл-Пуль» [21]. Все це дає підстави вважати компанію «Румелі» одним з піонерів тракторної справи в Російській імперії й на теренах підросійської України. Хоча через високу ціну та складність обслуговування іноземної техніки попит на неї був дуже обмежений, а про широке використання тракторів в сільському господарстві говорили як про віддалену перспективу. Ось що у 1915 році про це писала газета «Киевлянин»:

ФИРМА: ПРОИЗВОДСТВА
„КОМПАНІИ РУМЕЛИ"
АМЕРИКАНСКІЯ ЗЕМЛЕДѢЛЬЧЕСКІЯ МАШИНЫ
Заводы существуютъ съ 1836 г.
Директоры: Лео М. Румели.
...для грузовъ: ...есса—Пересыпь.
Почт. адресъ: Компаніи Румели, Одесса. почт. ящ. № 276.
Телегр. адресъ: Румели—Одесса. Телефонъ № 57/00.

«Мысль о широкомъ распространении у нас тракторов, позволяющих быстро и хорошо обрабатывать землю паровыми двигателями при недостатке в хозяйстве живого инвентаря и рабочих, очень интересна и заслуживает внимания. К сожалению, в наших условиях, когда тракторы еще должны проложить для себя путь в русскую деревню и доказать свою практическую пригодность, и когда их пришлось бы добывать за границею, например, в Америке, при затрудненности всякого к нам ввоза, в настоящий момент нужно отказаться от всякой надежды помочь нашему хозяйству тракторами. О них придется говорить лишь в будущем, а интересы момента заставляют признать вопрос о тракторах для нас пока не имеющим практического значения» [22].



Трактор «Ойл-Пуль», близько 1913 р.

І все ж, попри певний скептицизм, іноземний трактор впевнено прокладав собі дорогу на українські поля. Як уже було сказано, основними замовниками цієї техніки були великі економії, де вирощували цукровий буряк, та цукрові заводи. Відомо, що трактори разом із локомобілями та комбінованими сівалками використовували в маєтку графа **Бобринського** (м. Сміла Київської губ.), маєтку **Козьми** (Бобринець, Херсонської губ.), маєтку **Мерінга** (Стара Прилука Київської губ.) тощо.

Певну роль в популяризації і поширенні тракторів на українських землях відіграло Київське товариство західних земств з продажу сільськогосподарських машин, засноване у 1912 році. Основними напрямами його діяльності були закупівля, порівняльні випробування й постачання різноманітних сільськогосподарських машин і знарядь та товарів, необхідних у сільському господарстві. Крім того, в 1914 році Товариство заснувало перше в Україні науково-технічне періодичне видання, присвячене сільськогосподарській техніці – журнал «Машина в сельском хозяйстве», на сторінках якого висвітлювали широке коло питань сільськогосподарського машинобудування, машинознавства й машиноторгівлі. У підготовці та випуску журналу брали участь понад 60 осіб, серед яких було багато відомих вчених та інженерів: **Д. Д. Арцибашев**, **А. А. Барановський**, **Ю. А. Вейс**, проф. **В. Ю. Ган**, проф. **В. П. Горячкін, В. Д. Коваль, В. К. Коль, А. Б. Трейвас, Б. Н. Усовський** та інші.

Особливу увагу привертали статті **Дмитра Дмитровича Арцибашева**, присвячені питанням російського сільськогосподарського машинобудування і тракторобудування. У 1910 р. на замовлення Департаменту землеробства ним також був укладений один з перших посібників для сільськогосподарських навчальних закладів – «Орудия и машины сельского хозяйства», який містив понад 300 малюнків та ілюстрацій.

Д. Д. Арцебашев

Уже в наш час діяльність Київського товариства західних земств у 1912–1919 рр. була ґрунтовно досліджена **Т. В. Хоменко**. Але тема участі Товариства в популяризації та поширенні тракторів була обійдена. У зв'язку з цим варто звернути увагу на публікації в газеті «Нова Рада», яка у червні 1917 р. повідомляла, що Київське товариство західних земств разом Департаментом хліборобства влаштовують показові роботи з тракторами в маєтку Жердова біля залізничної станції Бобрик на Київщині. *«Тракторами робиться оранка, возовиця, косовиця, молотьба і всі инші господарські роботи. Хто хоче оглянути роботу тракторів, запрошується в маєток Жердова…»*, – писала газета. Згодом те ж видання повідомляло, що Товариство західних земств отримало з Америки партію тракторів на 16, 20, 25 і більше сил, з плугами та всіма запасними частинами…. *«Трактори ці куплені Т-вом дуже дешево, тому рекомендується їх кооперативам та сельським господарям…»*, – інформувала газета.

У грудні 1917 року «Нова Рада» вже повідомила про великий погром у маєтку Жердова, вчинений більшовицькими військами. З'ясувалося, що цей маєток належав родині артистки **Марії Заньковецької**, яка здавала його в оренду Товариству західних земств. В маєтку Товариство організувало насіннєве господарство та мотокультурну станцію, на базі якої проводились випробування моторів і тракторів. На жаль, п'яні солдати влаштували тут погром і знищили багато цінного майна, розікрали склад земських машин і пошкодили трактори, які там зберігались [23].

Таким чином, у 1909–1917 роках ввезення і поширення тракторів в Україні лише набирало обертів. Автори «Історії українського селянства» пишуть, що у вирішенні проблем села провідну роль мав відіграти імперський уряд. Однак його роль у цій справі була мізерною. Вживались деякі заходи для поширення сільськогосподарської техніки. За кордоном було замовлено машин і знарядь праці на 6 млн крб., але це

не могло зняти проблему машинного голоду. До осені 1916 р. із США надійшло 63 трактори, в липні 1916 р. була досягнута домовленість про закупівлю земствами за кордоном 98 тис. збиральних машин, доставка яких із самого початку ставилась під сумнів унаслідок кризи залізничного транспорту. [24, 482].

Директор департаменту землеробства однойменного міністерства **Д. Я. Слободчіков**, який на початку листопада 1916 року відвідав Харків, у розмові з кореспондентом газети «Южний край» заявляв, що за останнє дисятиліття щорічно в Росію ввозили не більше 60 тракторів. При цьому особливою популярністю користувались малі трактори «селянського типу», потужністю 16 к.с., вагою 170 пудів і вартістю до 4000 рублів. Продуктивність таких тракторів на оранці складала 2 десятини в день, а собівартість робіт (включаючи й погашення позики на трактор) – 9-10 руб. на десятину у військовий час і 5-6 руб. – у мирний. Тому до весни 1917 рік міністерство землеробства планувало виписати із-за кордону ще близько 200 тракторів, які мали частково замінити в господарствах живу тяглову силу (Ю.К., 1916, 19 листопада).

Для кращого розуміння ситуації щодо постачання тракторів в зазначений період наведемо інформацію, яка була розміщена в загальноросійській «Земледельческой газете», мабуть, співробітником міністерства землеробства Тимчасового уряду.

«С весны 1916 года министерство земледелия предприняло выписку из-за границы тракторов с целью ознакомления с конструктивными особенностями наиболее употребительных машин и на основании опыта предполагалось в дальнейшем заказать большую партию тракторов. Тракторы в количестве 40 штук были выписаны с таким расчетом, что к осени 1916 года они будут уже на местах работ, но по независящим причинам (ішла війна – авт.) *доставка их из Владивостока задержалась и тракторы были готовы к работе только к весне 1917 года.*

Предвидя нужду в тракторах, а главное все возрастающие требования на них, заставили министерство земледелия еще в 1916 году зразу же заказать тракторы в количестве 350 штук, которые быстро разбирались крупными хозяйствами.

Революция, создавшая неопределенное положение крупного частновладельческого хозяйства, отразилась на спросе на тракторы, и многие хозяйства стали отказываться от заказанных ими машин, и одно время казалось, что выписанные тракторы могут остаться неиспользованными. Однако эти предположения не оправдались и уже с конца марта месяца в тракторный отдел стали поступать требования на тракторы, главным образом от общественных организаций и мелких хозяйств.

В настоящее время почти все вышеписанные тракторы прибыли уже в Архангельск и рассылаются на места. Для наглядности я привожу сдесь таблицу распостранения тракторов:

Завод	Марка	Мощность, сил	Количество выписаных, штук	Продано, штук	
				Общественным организациям	Частным лицам
М.К.Ж.М.	Могул	16	15	14	1
М.К.Ж.М.	Титан	20	110	86	24
М.К.Ж.М.	Могул	25	75	50	25
Миннеаполис	Буль	20	30	39	–
Эмерсон.	Биг-Фор	60	23	10	13
Эмерсон	Биг-Фор	35	5	2	3
Кейс	Кейс	25	5	4	1
Кейс	Кейс	20	10	10	–
Малькус	Малькус	25	20	14	6
Хольт	Катерпиллар	75	60		
Хольт	Беби	30	25		
Всего		**378**	**220**	**73**	

В данный момент только гусеничные тракторы Хольта не распределены, так как военное ведомство предполагало их использовать для тяжелой артиллерии, но в последние дни выяснилось, что в достаточном количестве такие тракторы прибыли для военного ведомства и все 85 шт. тракторов министерства земледелия поступят в сельское хозяйство…

Таким образом, в текущем году в с.х. поступает 500 тракторов. Спрос на тракторы с каждым днем все увеличивается и отдел снабжения министерства продовольствия, которое ведает в настоящее время этим вопросом, прямо заваливается запросами и заказами на тракторы, но удовлетворить их в настоящее время не представляется возможным, так как почти вся наличность тракторов исчерпана и необходимо сейчас же заказать в Америке новую большую партию тракторов, что и предполагается сделать в ближайшие дни» [25].

Значення механізації сільського господарства добре розуміли і в Департаменті хліборобства Генерального секретарства земельних справ УНР, який тісно співпрацював із Київським товариством західних земств. Проте більшовицька інтервенція та Громадянська війна перервали цей процес.

За даними підвідділу мотокультури відділу сільгоспмашин Наркомзему УСРР, станом на вересень 1921 року в Україні нараховувалось 478 тракторів, з яких у робочому стані було лише 219 машин [26]. Тому радянській владі довелося вживати термінових заходів для ремонту зіпсованих тракторів і навіть залучати трофейні танки, які були спрямовані в південні райони України для проведення весняно-польових робіт.

ПЕРЕДУМОВИ ПРОВЕДЕННЯ ТРАКТОРИЗАЦІЇ

На початку XX ст. значний внесок у популяризацію та вивчення тракторів зробили передові російські вчені та інженери, які добре розуміли значення цього питання для відсталої в технічному відношенні Росії. Вивчаючи досвід використання тракторів у розвинених капіталістичних країнах, насамперед у Північно-Американських Сполучених Штатах (США), вони намагались бодай частково перенести його на російські терени й пристосувати до місцевих умов (тут ми маємо на увазі й українські землі, які входили до складу Російської імперії).

Ще в 1907 році при Вченому комітеті Головного управління землевпорядкування і землеробства Департаменту землеробства Росії було створене Бюро із сільськогосподарської механіки, співробітники якого зокрема займались вивченням такторів та систематизацією даних про ці машини. Засновником Бюро і його першим керівником був інженер-механік **Дмитро Арцибашев**, який на той час завідував відділом сільськогосподарських машин при Імператорському сільськогосподарському музеї. Активними співробітниками Бюро також були **А. Б. Трейвас**, **Б. А. Лінтварєв**, **М. Х. Пігулевський**, **В. Д. Коваль**, які працювали над вивченням і випробуванням тракторів та іншої сільськогосподарської

техніки. Помітну активність в цій сфері проявляв і директор Імператорського сільськогосподарського музею **Володимир Батюшков**. 28 жовтня 1909 р. на засіданні Бюро він запропонував порушити питання про організацію російського відділення Міжнародної федерації з використання тракторів і двигунів у сільському господарстві, проте ця ініціатива була відхилена [13, 1492].

Пізніше у складі Бюро було створено відділ мотокультури і двигунів, головним завданням якого стало дослідження і випробування тракторів, збиральних машин, молотарок, двигунів та іншої сільгосптехніки. Спочатку відділ очолював **А. Б. Трейвас**, а потім – **Б. А. Лінтварєв**. Результати своїх досліджень і випробувань співробітники відділу здебільшого друкували в «Известиях Бюро по сельскохозяйственной механике», які виходили з 1909 р. під керівництвом **К. І. Дебу**. Збірник видавали 6 разів на рік, іноді досить значним об'ємом (до 400 сторінок) і він містив багато цінної інформації про використання і випробування техніки, що проводились як в Росії, так і за кордоном. Наприклад, у 1913 році в «Известиях був надрукований «Отчет об экскурсионных наблюдениях над работой сельско-хозяйственных тракторов в России в 1912 г.» (автор **А. Б. Трейвас**, 62 с.). Наступного року окремим додатком Бюро видало звіт інженера **А. А. Барановського** «Сельскохозяйственные тракторы и моторные плуги на IV Международной автомобильной выставке в С.-Петербурге (Спб., 1913. 71 с.), збірник статей по мотокультурі (Спб., 1913. 154 с.) та низку інших робіт (**див. Бібліографію**).

Важливою віхою в діяльності Бюро стало відкриття кількох машиновипробувальних станцій і їх відділень, на базі яких проводили дослідження й випробування тракторів та іншої сільськогосподарської техніки. У 1912 році одне з таких відділень було відкрите в селі Якимівка неподалік від Запоріжжя. Як ми вже зазначали, його очолив вчений-спеціаліст **А. Б. Трейвас**, який брав активну участь у випробуваннях перших тракторів та самохідних плугів, а також описав результати цих випробувань у своїх роботах. За короткий час співробітники Бюро **В. Д. Коваль**, **М. Х. Пігулевський**, **Б. А. Лінтварєв** та інші зуміли організувати в Якимівці агрономічну лабораторію, лабораторії з випробувань тракторів і збиральних машин, грунтообробних та посівних машин, метеостанцію, дослідне поле тощо, а до 1914 року тут було побудовано 5 одноповерхових будинків, гараж та інші виробничі будівлі. До 1917 року тракторний парк випробувальної станції нараховував близько десятка різних машин, серед яких були англійський «Маршал», «Титан», «Авері», «Дюба», «Ойль-Пуль», «Кейс» та інші трактори. Таким чином, Якимівська машино-випробувальна станція стала ще одним важливим науково-дослідницьким центром, на базі якого й за радянських часів проводили порівняльні випробування тракторів «Фордзон», «Запорожець», «Коломенець», «Кейс» тощо [27].

Вагомий внесок у справу популяризації та поширення тракторів зробила і Всеросійська сільськогосподарська Палата, відкрита 14 грудня 1912 року. Головою правління Палати було обрано відомого вченого-агронома **Володимира Батюшкова** (1868–1929), про якого ми згадували вище. Уже на другому засіданні Палати, що проходило під його головуванням 23 березня 1913 р. було заслухано доповідь інженера **А. А. Барановського** про можливість застосування тракторів в умовах російського сільського господарства. Доповідач ознайомив присутніх з різними типами тракторів, демонструючи їх на світлових картинках, і навів дані про рентабельність тракторних гарнітур. За його спостереженнями, проведення оранки за допомогою саморухомих гарнітур (тракторів) набирає широкого поширення й цілком придатне для використання в умовах російських господарств. Трактори з газовими двигунами поступово витісняють парові, але переваги перших перед другими ще не цілком доведені. Питання про економічну рентабельність тракторів при використанні їх в російських господарствах вирішується дуже умовно, вартість обробітку одиниці площі до деякої міри є другорядним питанням. Поява на ринку гусеничних «катерпіллерів» може створити серйозну конкуренцію колісним тракторам… По закінченню доповіді А. А. Барановського загальні збори Палати постановили: *«Просити Головне управління землеустрою та землеробства, щоб при вивченні вже існуючих тракторів зверталась увага на можливість їх використання в умовах російського сільського господарства і, по можливості, щоб були встановлені премії для новостворених конструкцій»* [28].

В. Д. Батюшков

Системы тракторов, полученных в артиллерии до конца 1917 года.

Название тракторов.	Мощность (л. с.).	Количество
1. Паровые тракторы Фаулера (Большой Лев, Малый Лев и Т. Е.)	35	120
2. Колес. тракт. с дв. вн. сг. Мортон .	60	140
3. Тракт. грузов. Ф. В. Д.	38	50
4. Холт	60	75
5. Рустон	60	80
6. Клейтон	100	80
7. Ломбард	90	75

Пізніше при Палаті була створена особлива комісія з розроблення тракторного питання, насамперед, для військових потреб. Комісія запропонувала, щоб у мирний час трактори працювали в сільському господарстві, а на випадок війни їх можна було мобілізувати до армії в якості гарматних тягачів. І дійсно, під час Першої світової війни технічне забезпечення армійських підрозділів

тракторами стало одним з найважливіших завдань. Для його вирішення для царської армії було закуплено понад 600 тракторів з різним причіпним знаряддям (обози, причіпні візки і похідні майстерні) [5, 100]. Багато тракторів закупляли й інші відомства. І вже тоді стало зрозуміло, що без власного тракторобудування державі не обійтися.

У черговий раз це питання постало на нараді при Всеросійській сільськогосподарській Палаті, де ішлося про налагодження виробництва тракторів у Росії. Нарада відбулася 18 жовтня 1916 р. під головуванням **В. Д. Батюшкова** і він же був головним доповідачем та автором підсумкової постанови з 12 пунктів. Ось що було сказано у цій постанові:

«1) Визнати необхідним негайний розвиток в Росії власного тракторного виробництва.

2) Вітаючи діяльність Департаменту Землеробства щодо виписування із-за кордону тракторів, визнати бажаним можливе збільшення кількості виписаних тракторів на найближчі строки, щоб землевласники не залишились без машин, поки не будуть виготовлені трактори власного виробництва.

3) Для полегшення і прискорення справи вітчизняного виробництва тракторів необхідно установити на найближче п'ятиріччя обмежену кількість типів найбажаніших тракторів (два) і прискорити їх замовлення в Росії. Для тракторів більшої потужності прийняти гусеничний тип.

4) Визнати необхідним ведення подальшої роботи з обстеження тракторів представниками Палати в технічному комітеті при Міністерстві Землеробства, в Імператорському автомобільному товаристві, в автомобільних відділах Центрального Військово-Промислового Комітету і Комітету Військово-Технічної допомоги Імператорського Російського Технічного Товариства, не залишаючи самостійної роботи.

5) Визнати необхідним широку постановку навчання монтерів сільгосп. тракторів і звільнення останніх від призову у війська.

6) Широко поставити справу організації ознайомлення населення з тракторами, влаштуванням спеціальних курсів, читань і демонстрацій, використовуючи для цього між іншим і спеціальні та загальні учбові заклади всіх типів.

7) Визнати необхідним звільнення с.г. тракторів при можливій реквізиції автомобілів.

8) Для з'ясування кількості необхідних для Росії тракторів, їх потужності та інш. бажано щоб Палата терміново розробила відповідну анкету.

9) Запропонувати Департаменту Землеробства виписати з Америки трактор Trakleyer («Траклейєр») і з Англії 24-х сильний трактор The Overtime («Овертайм») для ознайомлення з їх роботою.

10) Визнати необхідним заохочення і субсидування тракторних заводів в Росії і влаштування на місцях збиральних і ремонтних майстерень.

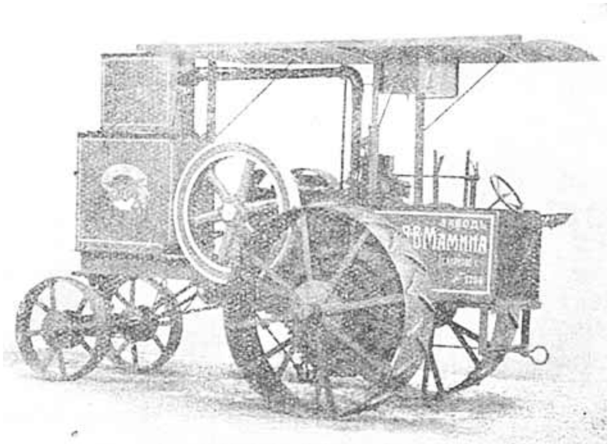
11) Визнати необхідним щоб Департамент Землеробства взяв на себе забезпечення тракторів відповідним паливом, мастильними матеріалами і персоналом.

12) Приступити до розроблення питання про артільну обробку землі за допомогою тракторів» [29, 45].

Фактично це був перший план тракторизації сільського господарства в Російській імперії, хоча й дуже загальний. Але початок було зроблено. Вже наприкінці 1916 р., не зважаючи на обставини військового часу, Департамент землеробства почав формувати замовлення на централізовану закупівлю за кордоном першої партії тракторів різних систем у кількості 200 штук і розробив умови продажу їх замовникам. Замовляючи трактор, його майбутній власник мав внести третину вартості машини на депозит Департаменту, а решту суми міг сплатити впродовж двох років. Одночасно з доставкою замовнику трактора Департамент землеробства також брався надати для його обслуговування постійного шофера-механіка при умові забезпечення того квартирою та зарплатою не меншою 100 крб. [29, 45]. Таким чином, до осені 1917 р. Департамент землеробства планував завезти в Росію 650 тракторів, не рахуючи тих машин, які були закуплені й передані на випробування Бюро із сільсько-господарської механіки. При закупівлі тракторів перевага надавалась машинам «Хольт» (60 к.с.), «Титан» (20 к.с.), «Буль» (20 к.с.), «Біг-Фоор» (60 к.с.) та «Кейс» (20 к.с.).

Питання про забезпечення сільського господарства тракторами неодноразово розглядалось і на засіданнях Всеросійської сільськогосподарської Палати, а також під час Всеросійського сільськогосподарського з'їзду, який проходив у лютому 1917 року. Тоді голова Всеросійської с.-г. Палати **В. Д. Батюшков** виступав з доповіддю на тему «Тракторы и автомобили в сельском хозяйстве России, организация снабжения ими сельского хозяйства в 1917 году», знову наголосивши на важливості розвитку вітчизняного тракторобудування. Проте це питання вирішувалось дуже важко.

Як відомо, ще у 1911–1914 рр. відомий російський механік та винахідник **Я. В. Мамін** (1873–1955), сконструював кілька моделей тракторів з нафтовими двигунами, а в 1916 році збудував трактор «Гном» з вертикальним чотирьохтактним двоциліндровим двигуном. Але до 1917 року серійний випуск цих тракторів так і не був налагоджений [3]. Деякі спроби налагодити виробництво колісних тракторів були зроблені на харківському заводі «Гельферіх-Саде». За зразок було взято американский трактор «Біг-Фоор» з двигуном на 40 к.с. Але двигун і коробку швидкостей для перших моделей виписували із США. Планувалось, що в перші роки завод випускатиме по 200 малосильних тракторів (до 30 к.с.), а потім щороку – по 500. Це питання розглядалось на нараді



Трактор Я. В. Маміна на 60 кінських сил

про трактори, яка відбувалась при Всеросійській сільскогосподарській Палаті 24 січня 1917 року [30, 57].

Спроби налагодити виробництво тракторів робились і на південних заводах товариства **А. Л. Коппа** в Кічкасі, де розпочали будувати трактор на 35 к.с. з двигуном німецького виробництва. Там же, в Кічкасі, завод **А. Унгера** розпочинав будівництво трактора на зразок американського «Флоур-Сіті», а завод товариства Классен, Фрезе і Дік (станція Барвінкове) розпочинав будувати трактор 15 НР і автоплуг по типу німецького «Штокка» [31, 66]. Проте реалізації подальших планів щодо тракторобудування завадив більшовицький переворот в Росії та Громадянська війна.

І все ж, питання про розвиток власного тракторобудування широко обговорювалось у середовищі фахівців, зокрема на шпальтах загальноросійських видань. У зв'язку з цим варто звернути увагу на статтю **Б. Калинського**, надруковану в одному з номерів «Земледельческой газети» за 1916 рік. Автор зауважував, що вітчизняне тракторобудування знаходиться в зародковому стані, проте на кількох великих підприємствах вже бралися за будівництво та проєктування тракторів. Серед таких підприємств він називав акціонерне товариство автобудівних заводів «Кузнецов и Рябушинский», Копп, «Аксай», «Гельферіх-Саде», Шредер, Брати Маміни, завод «Луч» та інші [32].

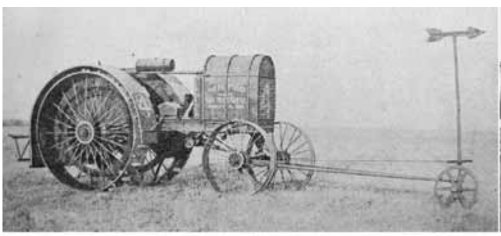
У своїй монографії **О. Г. Кривоконь** звертає увагу на те, що з наведеного переліку заводів на Україну припадало 4 виробництва із 7, тобто більше половини. «Це пояснюється тим, що в ініціаторів і власників заводів була впевненість у перспективному випуску тракторів для аграрної частини Росії, тобто України, їхньої затребуваності й можливості випускати цілорічно протягом тривалого часу», – пише автор. Він також зауважує, що на території теперішньої України була необхідна матеріальна база і великі багатопрофільні заводи, що мали досвід будівництва складних машин, на цих заводах працювали кваліфіковані робітники й інженери, техніки, економісти, постачальники, існували випробувальні стенди й відпрацьовані системи організації виробництва,

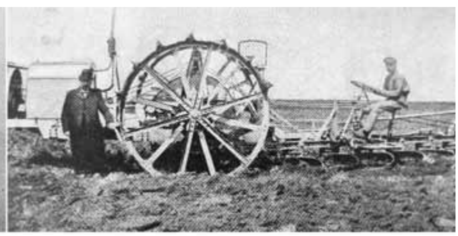
з'явились перші шофери й автомеханіки, що вміли водити автомобілі і трактори [3, 23].

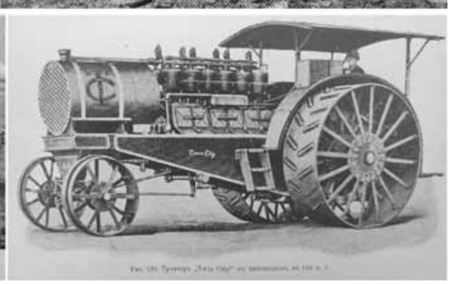
Підсумовуючи свої спостереження, О. Г. Кривоконь робить висновок, що у XX століття Росія увійшла з непоганими науково-технічними доробками для створення власного тракторобудування, а поява тракторів була викликана об'єктивною необхідністю розвитку власного господарства країни і її регіонів, зокрема України. Проте, за відсутності єдиної державної політики створення, підтримки й розвитку російського тракторобудування останнє, прийнявши старт разом з іншими країнами, із самого початку здавало свої позиції [3,124].

Таким чином, можемо констатувати, що до 1917 року в Російській імперії вже були створені певні передумови для розвитку власного трактробудування та поширення тракторів. Але через революційні події та хаос Громадянської війни вона була відкинута у своєму розвитку на десятки років. До питання про організацію власного тракторобудування більшовицька влада повернулась лише на початку 20-х років, коли було проведено націоналізацію фабрик і заводів та іншого майна, конфіскованого в колишніх власників.

З 1923 року на націоналізованих заводах в селищі Великий Токмак розпочали серійний випуск трактора «Запорожець», наступного року будівництво трактора «Фордзон-Путіловець» освоїли на путилівському заводі в Ленінграді, і в 1924 році на харківському паровозобудівному заводі почали випускати трактор «Комунар». Але налагодити масове виробництво тракторів в СРСР змогли лише на початку 30-х із введенням в дію Сталінградського тракторного (1930 р.) та Харківського тракторного (1931 р.) заводів.







ТРАКТОРИЗАЦІЯ У ПЛАНАХ БІЛЬШОВИЦЬКОЇ ВЛАДИ

Уже в 1919 році у зв'язку з необхідністю відновлення сільського господарства та проведенням посівної кампанії більшовицька влада змушена була звернути свою увагу на використання тракторів. Про це свідчить постанова «Про трактори», видана в березні 1919 року Народним комісаріатом землеробства так званого «Тимчасового уряду в Україні» [33, 243], а також постанова про облік тракторного майна, видана у квітні 1920 року [34,144].

Важливе значення для більшовицького уряду в Україні мали і рішення, які ухвалювали в Москві. Так, 2 листопада 1920 р. **В. І. Леніним** був підписаний Декрет Ради Народних Комісарів «Про єдине тракторне господарство Республіки», згідно з яким Наркомзему було передане все тракторне майно, що було конфісковане в колишніх поміщиків та залишилось після Громадянської війни. Наркомзем мав організувати ремонт тракторів і тракторних гарнітур та створити для цього систему складів запасних частин. Перед Наркомземом також ставилося завдання щодо створення тракторних баз та випробувальних станцій, організації курсів з підготовки інструкторів, майстрів і тракторних шоферів (слово «тракторист» ще не вживали).

Згодом, 1 квітня 1921 р., вийшов знаменитий Декрет «Про сільськогосподарське машинобудування», в якому ця галузь була визнана «справою надзвичайної державної ваги». Пунктом 4 названого Декрету Вищій Раді Народного Господарства доручалось зосередити виключно у віданні Головного управління з сільськогосподарського машинобудування (Головсільмаш) Відділу металу ВРНГ керівництво в країні всім виробництвом сільськогосподарських машин і знарядь, в тому числі електроплугів, тракторів та іншого сільськогосподарського інвентаря [35].

Відповідно до названих декретів і постанов повітові органи влади в Україні мали в найкоротші строки зібрати всю інформацію про трактори, які знаходились на місцях та передати її відповідним губземвідділам і далі – Наркомзему. При цьому вони мали повідомити про точне місцезнаходження трактора, кому він належав, якої потужності була кожна машина і скільки мала циліндрів, хто виробник трактора і чи є досвідчений персонал для роботи та ремонту тракторів.

Збиранням та узагальненням цієї інформації на загальноукраїнському рівні займалося управління Технічного постачання Наркомзему України,

а на початку 1921 р. при цьому було створено підвідділ мотокультури. У звіті підвідділу за лютий-березень 1921 р. зазначалось, що ним були розроблені штати і кошторис на поточний рік, а також відряджено технічного інструктора до Москви й Петербурга для отримання креслень тракторів «Клетрак», «Рустон», «Фаулер» і «Хольт Катерпіллар» [36]. Пізніше підвідділом була розроблена детальна специфікація тракторів по всій Україні, організовано облік тракторної техніки в низці губерній та перевірено заявки на постачання для неї пального і мастильних матеріалів. Крім того, до Правобережного Тракторного бюро з Пермської тракторної школи було запрошено досвідченого техніка-інструктора **Лехта**, який мав здійснювати нагляд за заготівлею креслень і запасних частин для тракторів [36].

У звіті підвідділу мотокультури за вересень 1921 р. відзначалось, що згідно з уточненими відомостями, отриманими з 12 губерній, в Україні нараховувалось 478 тракторів, з яких у робочому стані було лише 219 машин [36]. На цей час підвідділом вже було взято на облік одеські склади запасних частин до тракторів і тракторних плугів, які належали іноземним кампаніям, та «проведено питання про експлуатацію тракторів згідно з новим Господарським планом» [36]. Крім того, для проведення капітального ремонту підвідділом було передано один трактор «Рустон» 100 HP бердянському заводу «Джон Грієвз» з тією умовою, що після ремонту завод зможе його використовувати під час осінньої та весняної оранки.

Окремої уваги заслуговує діяльність Тракторного бюро (ТБ) при уповноваженому Наркомзему УСРР на Правобережній Україні, яке було створене в травні 1921 року. За нашими даними його очолював інженер **С. Шпаковський**, прізвище якого згадується на сторінках газети «Пролетарская правда». Також вдалося встановити прізвища ще кількох відповідальних співробітників ТБ – **Яковенка** і **Лехта**. Як видно з архівних матеріалів, головним завданням ТБ на початку його діяльності було налагодження обліку тракторів та тракторного майна, доставка «хворих» тракторів і тракторного майна на ремонтні бази, а також виготовлення для них запасних частин [36]. Для цього створювались так звані «летючі загони» в кожному з яких був підготовлений монтер, механік-шофер, помічник та робітник. Ремонт несправних тракторів проводили на Фастівському механічному заводі (колишній – Брандта) та на Смілянській ремонтній базі, а виготовлення запасних частин для них намагалися налагодити на київському заводі сільськогосподарських машин (колишній з-д Долинського).

Діяльність Наркомзему УСРР та його підрозділів щодо налагодження тракторної справи давала певні результати, оскільки на початку весняної кампанії 1922 р. в Україні було взято на облік 530 тракторів різних

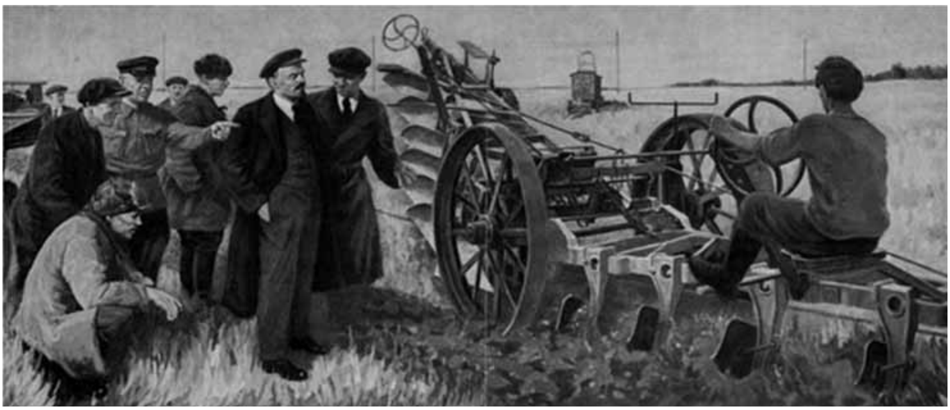
марок і потужностей, з яких 225 (42%) були в робочому стані [36]. Очікувалось, що в 1922 р. за допомогою цих тракторів на Правобережній і Лівобережній Україні вдасться зорати близько 150 тис. десятин землі, яка лежала занедбана після Громадянської війни і голоду. Проте, ці роботи суттєво стримувала відсутність запасних частин до тракторів і брак паливно-мастильних матеріалів, а також досвідчених трактористів і механіків.

Варто зазначити, що більша частина тракторів, які знаходились в розпорядженні Наркомзему, була конфіскована в колишніх поміщиків та цукрозаводчиків, а частина – в іноземних компаній-виробників тракторної техніки, які мали свої торговельні представництва і склади в Одесі. Пізніше ці кампанії намагались отримати відшкодування за своє майно і навіть проявляли ініціативу щодо участі в тракторних концесіях, про що свідчать архівні документи. Зокрема, йдеться про звернення до Наркомзему УСРР представників американських і британських компаній «Кейс», «Румелі» «Рустон Проктор і Ко», «Рансон, Сімс і Джефферіс» та «В. Купер і племінники» [21]. Але їхні пропозиції залишились без відповіді.

У той же час велику технічну допомогу надавали іноземні благодійницькі організації, які були задіяні в подоланні наслідків голоду: Місія Нансена, Американське допоміжне товариство менонітів, Джойнт та інші. Впродовж 1921–1922 рр. цими організаціями а також Допголом (Всеросійський комітет допомоги голодуючим) в радянську країну було завезено близько 1000 нових сільськогосподарських тракторів з двигунами внутрішнього згорання [5, 247]. За даними Наркомзему УСРР, до весни 1923 р. іноземними організаціями лише в Україну було завезено 107 тракторів і ще 60 машин було закуплено Всеукраїнським тракторним комітетом. «Тракторну допомогу отримували насамперед неурожайні райони а також колективні господарства в Одеській, Катеринославській та Донецькій губерніях, де працювали тракторні загони», – писала 3 травня 1923 р. газета «Красная армия». – Проте, щоб розширити посівні площі до довоєнного рівня Україна потребувала 7000 тракторів».

Для того щоб покрити дефіцит живої тяглової сили в сільскому господарстві та зміцнити його енергетичну базу більшовицька влада також будувала серйозні плани щодо масового виробництва та використання електроплугів. З цією метою в січні 1921 р. було утворено Надзвичайну комісію «Електроплуг» при Наркомземі, якій доручили проектування та виготовлення експериментальної партії електроплугів і електропідстанцій. До осені 1921 р. робітниками Брянського заводу було виготовлено перший зразок електроплуга системи **Б. І. Угрімова**, демонстрація якого проходила на Бутирському хуторі під Москвою в

присутності **В. Лєніна**. Попри те, що саме випробування пройшло не дуже вдало, інженери петроградського електро-машинобудівного тресту (Елмаштрест) продовжували проєктування електроплугів, а на одному із заводів було виготовлено 20 комплектів такого обладнання. У 1922 р. власну модель невеликого електроплуга також розробив інженер-агроном Петроградського агрономічного інституту **Прєхт**. Одним з полігонів для випробування електроплугів стали радгоспи тресту «Хемвугілля» на Донбасі, а на початку 1925 року за допомогою цієї техніки в Україні обробляли близько 1700 десятин землі. Великий семилемішний електроплуг, що живився від стаціонарних електропідстанцій за допомогою гнучких кабелів, за день міг обробити від 5 до 7 десятин землі. При цьому вартість робіт складала близько 6 крб. за кожну виорану десятину, – повідомляла газета «Червона армія» (Ч.А. 1925. 28 травня).



В. Лєнін на випробуванні першого електроплуга (з картини художника Фіногенова)

Цікаво, що свій внесок у популяризацію електроплугів зробив і поет Володимир Маяковський, який співпрацював із «Главпросветом». У 1921 на замовлення цієї інституції він написав невеличкий вірш, який згодом був вміщений на агітаційному плакаті під назвою «Пахали сохой – запашем трактором» (Главполитпросвет №42):

1. Раскрасневшись, будто рак,
землю пашешь так-то.
2. Ты б ее пахал вот так, –
оседлавши трактор.

Ці віршовані рядки ілюстрували два малюнки: на одному селянин орав конем і сохою, а на іншому – електроплугом. Можливість використання електроплугів як альтернативи тракторам серйозно обговорювалось в науковому середовищі аж до початку 30-х років. Втім, ця ідея

не знайшла практичного застосування, головно через дорожнечу будівництва на полях ліній електропередач і спеціальних підстанцій. А от виробництво й використання тракторів із двигунами внутрішнього згорання навпаки – довело свою ефективність і отримало гарні перспективи для розвитку. Це стало зрозуміло вже на прикінці 1922 р., коли при Держплані СРСР була створена постійна Міжсекційна тракторна комісія, на яку були покладені завдання щодо державного планування всіх сторін індустріалізації сільського господарства, а саме:

- вивчення попиту на трактори і організаційних форм їх використання;
- організації власного тракторобудування;
- визначення необхідних типів тракторів;
- організації планового регулювання тракторного постачання і т.п.

До складу Комісії, яку спочатку очолював заступник керуючого Центральним статистичним управлінням РСФСР **Є. В. Пашковський**, увійшли представники Держплану, та інших державних органів, зокрема інженер **К. І. Мар'їн** від Української Ради Народного Господарства, а також ціла група відомих вчених [5]. У 1924 році міжсекційну Тракторну комісію очолював російський вчений в галузі ґрунтознавства та землеробства **В. П. Бушинський**, а його заступником був **В. З. Єсін**.

У той же час наприкінці грудня 1922 р. при Науково-технічному відділі Української Ради Народного Господарства було створено Комітет із сільськогосподарського машинобудування, до складу якого увійшли відомі інженери та науковці: **Є. Г. Крушель** (інженер-технолог, консультант Укрдержплану), **В. Р. Земельс** (інженер, Всеукраїнська асоціація інженерів), **О. С. Львов** (агроном, викладач ХТІ, пізніше – зав. тракторним відділом АТ «Село-Техніка»), **О. В. Панкін** (професор ХТІ), **О. О. Алов** (професор ХТІ), **О. М. Богатирьов** (викладач ХТІ, пізніше – голов. інженер Укртрестсільмашу), **Я. М. Савченко** (агроном, викладач ХТІ, пізніше – зав. кафедрою Харківського ветеринарного інституту) [37].

Свою практичну роботу Комітет розпочав на початку 1923 року, а вже 2 березня на його засіданні було заслухано повідомлення представника Наркомзему **С. І. Кагана** про роботу в галузі використання тракторів і про організацію випробувальної тракторної комісії. Розглядалось питання про передачу Комітету харківської тракторовипробувальної станції і вироблення Наркомземом технічних завдань для Комітету. Також було вирішено розпочати перемовини з американською благодійною організацією «Джойнт» про участь Комітету в організації викладання в одеській тракторній школі. На наступному засіданні, що відбулося 9 березня, агроном **Львов** зробив доповідь про порівняльну вигоду виконання робіт тракторами і живою тягловою силою. *«В виду того, что доклад этот вызвал живейший интерес, он*

будет повторен в следующем заседании (30 марта)», – писала 29 березня 1923 р. газета «Промышленность и торговля Украины». Того ж року при Українській Економічній Раді розпочав свою роботу і Всеукраїнський Тракторний комітет, який також взявся за розробку тракторного питання (про діяльність цього органу буде сказано далі).

У квітні 1923 р. Рада Праці і Оборони СРСР своєю постановою ще раз підтвердила важливість проведення робіт з механізації сільського господарства, зокрема щодо тракторного обробітку землі та тракторобудування, й поклала опрацювання цих завдань на Міжсекційну тракторну комісію. Спираючись на іноземний та вітчизняний досвід, Тракторна комісія мала виробити для радянського уряду пропозиції щодо доцільності використання в російських умовах тих чи інших типів тракторів (а також авто і електроплугів), з'ясувати перспективи тракторобудування і збуту тракторів в різних районах СРСР та низку інших важливих питань, пов'язаних із запровадженням широкої механізації сільського господарства. Але ці пропозиції з'явились не на порожньому місці, адже вивчення та випробування тракторів проводилось ще в дореволюційні часи і ця тематика широко обговорювалась в наукових колах.

Лише протягом 1912–1922 років в Росії було видано та перекладено з іноземних мов близько 50 наукових праць, присвячених питанням мотокультури, спеціального використання тракторів та тракторобудування. Значний внесок у цю справу зробив інженер-механік **Павло Бєлянчіков**, який досліджував роботу іноземих та російських тракторів. У 1921 р. на замовлення Народного комісаріату землеробства РСФСР він видав посібник «Трактори» для початківців, а згодом розробив перший курс із тракторознавства під назвою «Мотокультура», який був включений у програму навчання студентів Петровської сільськогосподарської академії.

У 1921–1923 роках ці питання також активно обговорювали на сторінках радянських газет та журналів, зокрема: «Известий», «Правды», «Технико-Экономического Вестника», «Сельсько-хозяйственной жизни», «Экономической жизни», «Планового хозяйства», «Хозяйства Украины» тощо (див. розділ **Бібліографія**). Наприклад, в одному з номерів газети «Известия ВЦИК» за 1923 р. була надрукована стаття **В. Міхельса** під назвою «Нужны ли нам тракторы?», в якій автор доводив переваги групового використання тракторів і наполягав на необхідності створення державного тресту з механічого обробітку землі. Незабаром на неї відгукнувся такий собі **Кузовков**, який на сторінках «Правды» надрукував свою статтю «Американский трактор или русская лошадь?». У ній автор поставив під сумнів політику суцільної тракторизації сільського господарства й висловив думку щодо необхідності відродження конярства.

До цієї дискусії долучилися й інші автори, більшість з яких доводили переваги трактора над кінною чи воловою тягою, яка все ще залишалась основою енергетичної бази сільського господарства.

Загалом, бібліографія журнальних і газетних статей, надрукованих на початку 20-х років, говорить про те, що тракторна тема була дуже популярною і активну участь в її обговоренні брали близько 30 вчених та інженерів, які працювали ще за царських часів. Серед них були й такі відомі особистості як **В. Д. Батюшков**, **В. З. Єсін**, **Ф. С. Матєрікін**, **М. С. Вєтчінкін**, **С. Н. Ігнатов**, **В. Ю. Ган**, **К. І. Мар'їн** та інші. Більшість з них були залучені до роботи Міжсекційної тракторної комісії при Держплані й зробили суттєвий внесок у розроблення теоретичних та практичних засад тракторизації, що проводилась в СРСР і в радянських республіках [5]. Зокрема, Тракторна комісія визначила розрахункову потребу в тракторах для Радянської республіки на найближче десятиліття, яка вимірювалась у 4,4 млн кінських сил або в переведенні на 20-сильні трактори – 220 000 тракторів [5]. Також Комісія визначила основні типи тракторів і найкращі форми їх використання, які б забезпечували найвищу рентабельність цієї техніки, накреслила програму з розвитку вітчизняного тракторобудування та склала організаційний план регулювання тракторопостачання.

Як свідчать історичні матеріали, одне з головних питань, яке розробляла Міжсекційна тракторна комісія, стосувалось налагодження в радянській Республіці власного тракторобудування. Уже в 1922 році Головсільмаш РРФСР розробив шестирічний план тракторобудування, який передбачав будівництво п'яти тракторних заводів, зокрема:

1) в Приокському центрі (з річним випуском 1000–1500 машин середньої потужності на 22/12 і 35/20 к.с.);

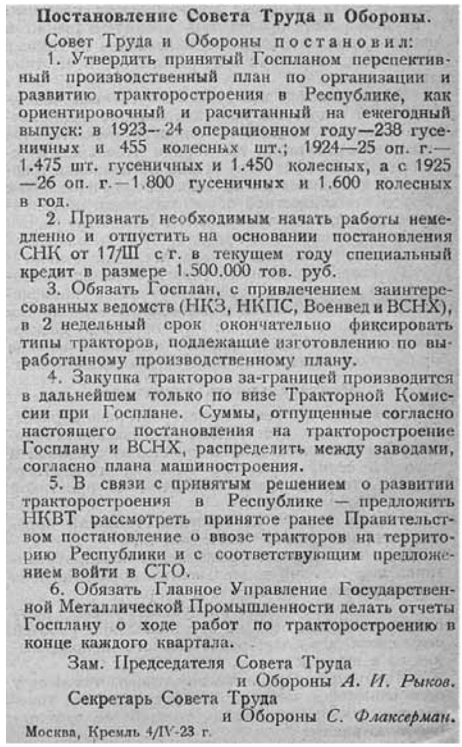
2) в Царицинському центрі (1000–1500 тракторів); 3) в Ростовському, на заводах «Аксай» (1000–1500 тракторів);

4) на Уралі: в Челябінську (1000–1500 тракторів) і в Уфі на таку ж кількість.

Україна, як найбільший сільськогосподарський район, чомусь випала з цього плану, через що він був розкритикований окремими членами Тракторної комісії. Пізніше ними було запропоновано включити у першочерговий план тракторобудування Харківський паровозобудівний завод з випуском 1200 гусеничних тракторів на 50 к.с., і в другу чергу – завод Південсільмаштресту в Олександрівську (теперішнє Запоріжжя) та Русько-Балтійський завод в Таганрозі. Ось які аргументи наводились на користь ХПЗ:

«На Харьковском паровозостроительном заводе предусмотрено строительство гусеничных тракторов мощностью в 50 л.с. типа «W.D.» завода Эгердорф в Ганновере. За выбор Харькова для тракторостроения

говорит ряд следующих обстоятельств: близость его к черноземным полям, которые больше всего нуждаются в гусеничных тракторах, близость к Донецкому бассейну, специализация завода на ремонте автомобилей (родственного производства), наличие свободной нужной площади заводских помещений и котельных мастерских, где строились мореходные котлы, и вагонной. Прокатные материалы, магнето, шариковые подшипники, трубы, свечи и прочее предполагается заказывать и закупать где-то» [5, 224].



Постановление Совета Труда и Обороны.

Совет Труда и Обороны постановил:

1. Утвердить принятый Госпланом перспективный производственный план по организации и развитию тракторостроения в Республике, как ориентировочный и расчитанный на ежегодный выпуск: в 1923—24 операционном году—238 гусеничных и 455 колесных шт.; 1924—25 оп. г.—1.475 шт. гусеничных и 1.450 колесных, а с 1925—26 оп. г.—1.800 гусеничных и 1.600 колесных в год.

2. Признать необходимым начать работы немедленно и отпустить на основании постановления СНК от 17/III с г. в текущем году специальный кредит в размере 1.500.000 тов. руб.

3. Обязать Госплан, с привлечением заинтересованных ведомств (НКЗ, НКПС, Военвед и ВСНХ), в 2 недельный срок окончательно фиксировать типы тракторов, подлежащие изготовлению по выработанному производственному плану.

4. Закупка тракторов за-границей производится в дальнейшем только по визе Тракторной Комиссии при Госплане. Суммы, отпущенные согласно настоящего постановления на тракторостроение Госплану и ВСНХ, распределить между заводами, согласно плана машиностроения.

5. В связи с принятым решением о развитии тракторостроения в Республике — предложить НКВТ рассмотреть принятое ранее Правительством постановление о ввозе тракторов на территорию Республики и с соответствующим предложением войти в СТО.

6. Обязать Главное Управление Государственной Металлической Промышленности делать отчеты Госплану о ходе работ по тракторостроению в конце каждого квартала.

Зам. Председателя Совета Труда и Обороны *А. И. Рыков.*
Секретарь Совета Труда и Обороны *С. Флаксерман.*

Москва, Кремль 4/IV-23 г.

Ці пропозиції були затверджені Тракторною комісією, а 15 лютого 1923 р. вони були схвалені Президією Держплану СРСР, яка на засіданні Промислової секції заслухала доповідь спеціальної Комісії з тракторобудування при ЦПУ ВРНГ. Вважаємо за необхідне навести максимально повний звіт із цього засідання, який був оприлюднений в «Бюллетнях Госплана».

«Согласно представленного доклада Комиссия выработала три варианта производственного плана постройки тракторов на 1923 год. Первый вариант предполагает постройку 200 шт. тракторов 22 лош. сил типа «Фордзон» и 2400 шт. 50-сильных типа «WD»; по второму варианту намечено к постройке 600 шт. 22-х сильных, 1600 шт. 25-сильных типа «WD» и 1200 шт. 50-сильных; третий вариант – 200 шт. 22-сильных, 1200 шт. 50-сильных и 1600 шт. 25-сильных. Выполнение тракторного производственного плана предположено на заводе «Аксай», где будут строиться исключительно тракторы типа «Фордзон», и на заводах Харьковском и Петроградской группы (металлических), бывш. «Леснера», «Феникс» и Путиловский, где намечены к постройке тракторы типа «WD».

Докладчик Н. С. Ветчинкин указал на то, что при организации тракторостроения должно быть обращено особое внимание на постройку тракторов небольшой мощности 20-25 сил. Указанный тип трактора является необходимым потому, что в крестьянском хозяйстве использование тракторов будет выходить далеко за пределы исключительной

обработки земли (последняя занимает в течение года в среднем лишь около 50 дней) и, таким образом, тракторы придется применить и к остальной части крестьянского хозяйства (перевозка грузов, леса и пр.). В Америке, где производство тракторов достигло огромных размеров (200 тыс. шт. за 5 последних лет) также приняты тракторы средней мощности.

Согласно сообщения А. Н. Долгова, Промплан считает, что предлагаемые Комиссией типы тракторов (улучшенный «Фордзон» и «WD»), подлежащие изготовлению на русских заводах, выбраны надежно.

Масштаб производства, намеченный Комиссией, должен быть сохранен в целом, так как уменьшение его несомненно повысит стоимость производства и тем самым уменьшит выгодность отечественного тракторостроения. Вместе с тем, Промплан считает, что районы производства тракторов вполне соответствуют общему положению, причем в отношении комбинации заводов Петербургской группы надлежит доследовать вопрос о включении в эту группу Обуховского завода. В отношении производства запасных частей к тракторам Комиссия включила расход на таковое, в размере 10 % стоимости производства. Цены на тракторы («Фордзон» 22-сильный себестоимость 2488 руб., продажная цена 3025 руб., «WD» 50-сильный себестоимость 7155 руб., продажная цена 9250 руб.) даны осторожно и нужно полагать, что при этих ценах тракторы найдут определенный сбыт.

По данному докладу Промсекция постановила:

1) Признать чрезвычайную важность срочной организации отечественного тракторостроения.

2) Отметить очень тяжелую для России конъюнктуру получения тракторов из-за границы, в смысле отсутствия уверенности в доброкачественности получаемых машин.

3) Предлагаемый Комиссией производственный план принять, как ориентировочный. Вместе с тем, постановлено просить Комиссию разработать следующие вопросы, связанные с тракторостроением:

а) о плане сбыта продукции (в том числе размер долгосрочного кредита, необходимого населению при покупке тракторов);

б) о подготовке достаточного кадра обслуживающих тракторы машинистов (трактористов);

в) об организации ремонта тракторов и производства запасных частей с производственной и финансовой стороны и

г) об организации производства сельскохозяйственных орудий, необходимых при тракторной обработке полей» [38, 52-51].

4 квітня 1923 р. перспективний План з організації і розвитку тракторобудування був затверджений Радою Праці і Оборони, яка фактично відкрила шлях для проведення широкої тракторизації. Виходячи з цього,

можна зробити висновок, що загалом робота Міжсекційної тракторної комісії була доволі успішною і продуктивною, оскільки спиралась на кращий міжнародний досвід і наукові розрахунки. Це підтверджують і матеріали збірника «Труды Госплана. К вопросу механизации сельского хозяйства», виданого в Москві у 1923 році. До збірника увійшло 33 наукові статті за такими тематичними напрямками: I. Економіка тракторної справи; II. Райони і тракторокористування; III. Про типи тракторів; IV. Перспективи тракторобудування і збуту тракторів; V. Організація тракторного господарства.

До речі, в «Трудах…» вперше було дано визначення поняттю «мотокультура», яке розглядалось як синонім слова «тракторизація». У вступній статті до збірника сказано, що *«Мотокультура в современном значении этого слова охватывает собой весь цикл работы по применению тракторной силы в разнообразнейших условиях отрасли земледелия сельского и лесного хозяйства, сельскохозяйственной мелиорации, сельскохозяйственного транспорта, дорожного дела, сельской и кустарной промышленности и т.д.»* [5, 7].

Уточнюючи далі значення цього терміну, автори збірника зазначили, що *«Мотокультура включает в себя не только введение в технику сельского хозяйства простых и сложных сельско-хозяйственных машин и орудий, не только машин-двигателей и машин-орудий, которые входят в цикл механизации сельского хозяйства, но и создают подход к промышленному развитию земледелия и сельского хозяйства, закладывают основы большого общественного земледелия, наиболее продуктивного и наиболее полно охватывающего собой интересы промышленности и земледелия, города и села ... Создать при этом в должном количестве необходимый инвентарь мотокультуры и обеспечить его рациональное использование – является основной задачей нашего государства»* [5,14].

Щодо терміну «тракторизація», то його авторство приписують голові Держплану СРСР **Г. М. Кржижановському**, який 3 січня 1923 р. під час дискусії на засіданні Президії Держплану, де розглядалося питання про поширення тракторів, кинув репліку що, мовляв, ***«тракторизація є сестрою електрифікації»*** [5, 197]. З цього часу цей термін почав входити у широкий обіг як один із символів індустріалізації сільського господарства на відміну від терміну «мотокультура», який використовували раніше. Але чи можна Г. М. Кржижановського назвати «батьком» тракторизації? Навряд. Адже це питання активно розроблялося ще до нього, зокрема й **В. Д. Батюшковим**, про якого ми вже згадували раніше.

На думку деяких істориків, саме В. Д. Батюшков був одним з головних розробників проекту з тракторизації та електрифікації сільського господарства, який зацікавив керівників радянської Республіки, зокрема й В. Лєніна. Після 1917 року він входив до комісії «Електроплуг» та до

Тракторної комісії при Держплані. Крім того, в 1921–1922 роках В. Д. Батюшков виступив ініціатором створення факультетів індустріального землеробства при вищих технічних навчальних закладах і першим почав читати курс з індустріалізації сільського господарства в Петроградському політехнічному інституті. У зв'язку з цим варто звернути увагу на програмну статтю В. Д. Батюшкова «Экономические перспективы сельского хозяйства в связи с вопросами его механизации» [5, 20], в якій він обґрунтовував переваги використання тракторів. Зокрема, вчений стверджував, що тракторизація господарств несе із собою загальне піднесення культури і покращення виробничих показників за всіма статтями, веде до значного зростання урожайності, що сягатиме 100 пудів зерна з десятини. При цьому, за розрахунками Батюшкова, експортний фонд зерна підніметься з 1,0 до 2,4 мільярда пудів, що створить економічне благополуччя і дозволить значно знизити податковий прес, знайти засоби для розвитку інших галузей промисловості та підйому культурних потреб населення [5, 20].

Враховуючи вагомі заслуги В. Д. Батюшкова перед сільськогосподарською наукою, маємо повне право назвати його «батьком тракторизації». Хоча, звичайно, він був не єдиним, хто просував цю ідею. Цікаві ідеї щодо проведення тракторизації висловлював і його молодший колега інженер-конструктор **М. С. Вєтчінкін** (1886–1960), який був одним з піонерів у галузі механізації дорожніх робіт. Він обґрунтував доцільність використання тих чи інших типів тракторів в залежності від економічної характеристики реґіонів СРСР, а також розробив умови збуту і поширення цієї техніки. *«Тракторизацию мы рассматриваем как один из главных способов концентрации сельского хозяйства, ликвидации мелкого землевладения и усиления связей между сельским хозяйством и промышленностью. Массовое распространение тракторов будет возможным только при достаточно умелой экономической политике наших государственных органов, направленной на пользу тракторизации»*, – писав М. С. Вєтчінкін [5, 211-212]. З метою проведення умілої економічної політики він запропонував цілу низку заходів, які мали сприяти поширенню тракторів серед сільського населення: виділення державних кредитів на придбання цієї техніки, зниження ціни на тракторне пальне і скасування паливного акцизу, організацію тракторних товариств і часткове звільнення їх від продподатку, першочергове проведення землеустрою тракторних товариств і т.п. Варто зазначити, що у 20-х роках більшість з цих пропозицій були успішно реалізовані на практиці й стали частиною нової економічної політики.

У 1928 році під редакцією професора **М. С. Ветчинкіна** і **Н. В. Чацкіна** в СРСР вийшов переклад книги **В. Паже** «Современный трактор», яка швидко здобула популярність і повторно була перевидана в 1931

році. Окремі розділи цієї книги були написані М. С. Вєтчінкіним. Він також увійшов в історію, як один з винахідників та конструкторів оригінальних зразків тракторної техніки, зокрема, тракторів-амфібій, які мали використовувати у снігових та важкодоступних районах.

У цьому контексті варто згадати і професора Московського автотранспортного інституту **Є. Д. Львова** (1888–1971), який одним з перших почав розробляти теорію проектування тракторів і заклав наукові основи тракторобудування. У 1927 році він видав навчальний посібник «Тракторы, их конструкция и расчет», в якому систематизував і узагальнив свої напрацювання. У 1931 р. вийшло друге видання цього посібника, а в 1933 – третє.

Отже, можна зробити висновок, що основні засади тракторизації сільського господарства в СРСР були розроблені «старою гвардією» вчених та інженерів, які співпрацювали з більшовицькою владою. І, як показав досвід, саме їхні напрацювання та рекомендації стали основою для практичного втілення планів з тракторизації, зокрема і в Україні. При цьому за основу технічної модернізації сільського господарства політичним керівництвом СРСР було взято американську модель, яка мала забезпечити швидку технічну модернізацію аграрного сектора й підвищення його продуктивності, що дозволило б підтримувати високі темпи індустріалізації. На ці особливості тракторизації звертав увагу **Б. Г. Москальов**, який відзначав непересічну роль у цій справі американського «автомобільного короля» **Генрі Форда**, що зумів налагодити на своїх заводах випуск легкого, надійного і продуктивного трактора «Фордзон»: *«Як і в автомобільному виробництві, у тракторобудуванні було впроваджено принцип масового виробництва, максимального здешевлення вартості тракторів, що сприяло швидкому завоюванню «Фордзоном» світового ринку*, – пише **Б. Москальов**. – *Г. Форд став символом американського технічного дива. І хоча «Форд моторс» установила торгові зв'язки з Росією у 1909 р., продаючи автомобілі, багатьом мільйонам простих людей в СРСР вона була відома як виробник «Фордзонів», тракторів, що стали символом радянської технічної модернізації села»* [39].

Цікаво, що під час вибору типу трактора, який мав стати базовим для радянського тракторобудування, а також для використання його в сільському господарстві, між членами Тракторної комісії при Держплані виникла гостра полеміка, яка була далеко не на користь «Фордзона». Низка вітчизняних науковців, зокрема, представники НАМІ (Наукового автомоторного інституту) вказували на серйозні конструктивні недоліки цього трактора й непридатність його для експлуатації в російських умовах [5, 178]. Проте, як зазначає Б. Г. Москальов, у висновках Тракторної комісії та в рішенні Ради Праці і Оборони від

№ 2391. Класс 12.

„Fordson“

СЛОВЕСНЫЙ ТОВАРНЫЙ ЗНАК.

При пользовании товарным знаком необходимо обозначение фирмы предприятия и указание его местонахождения, согласно требования ст. 3 Постановления.

Зарегистрирован: 16 февраля 1928 г.

На имя: Компания Моторов Форда в Делаваре, Общество в Делаваре, Мичиган, Соединенные Штаты Америки.

Сроком: по 16 февраля 1938 г.

Предприятие: Компания Моторов Форда в Делаваре, Общество в Делаваре, Мичиган.

Товары: Тракторы.

4 квітня 1923 р. перемогла ідея фордзонізації, а основні заперечення противників «Фордзонів» були зняті після успішних випробувань цього трактора, які в 1922 р. пройшли на базі Петровської сільгоспакадемії. Невдовзі американський трактор було направлено на Путилівський завод, де з 1924 р. за його зразком було налагоджено випуск радянських тракторів під маркою «Фордзон-Путіловець» (ФП). Проте радянські «Фордзони» виявилися занадто дорогими, адже собівартість одного ФП становила приблизно 2700 крб. проти 1700–1800 крб., які радянський уряд платив за імпортний трактор із повним набором сільськогосподарських знарядь та запчастин [40]. Крім того, радянські «Фордзони» помітно поступались за якістю оригінальним тракторам. Можливо, саме тому американці не порушували на повний голос питання про відсутність у Путилівського заводу ліцензії на випуск їхніх тракторів та неправомірне використання товарного знаку «Fordson». Такий знак був зареєстрований лише в 1928 році, коли на заводах Форда в США вже припинили випуск тракторів, а СРСР переорієнтувався на закупівлю тракторів інших кампаній.

Варто зазначити, що ще в 1919 році більшовицьке керівництво намагалось налагодити торговельні відносини з компанією Форда та зацікавити його експортом до радянської Росії тракторів. З цією метою представник РСФСР у США **Л. К. Мартенс** провів перемовини з директором тракторних заводів **Ч. Соренсеном** і планував зустрітися із самим Фордом. Згодом в листі до наркома іноземних справ **Г. Чічеріна** Л. Мартенс писав, що «*Трактор Ford'а буде ідеальною машиною для комуністичних господарств в Росії. Огляд заводу і тракторів в роботі справив на мене дуже сильне враження. Я гадаю замовити Форду 10 000 тракторів. Ціна кожного – 750 доларів. Крім того, я сподіваюся нам вдасться переконати Ford'а збудувати в Росії завод для виробництва тракторів і автомобілів*» (Советско-американские отношения. Годы непризнания.1918–1926. М.: МФД, 2002. 632 с.)

На той час радянська Росія перебувала в міжнародній блокаді, що унеможливлювало торгівельні відносини з капіталістичними країнами. Але вже за кілька років США відновили ці відносини, в т.ч. експортні поставки в Росію своєї техніки. Пізніше провідну роль у здійсненні зовнішньо-торгівельних операцій із закупівлі тракторів для СРСР віді-

гравало акціонерне товариство АМТОРГ, засноване в 1924 році. Формально це була іноземна організація, але фактично вона представляла торгові інтереси радянської держави. В середині 1924 р. АМТОРГ отримав від американського уряду кредит на 2,5 мільйона доларів, який практично повністю був витрачений на закупівлю фордівський тракторів, автомобілів, запасних частин до них і комплектуючих. Лише в перший рік існування АМТОРГу через нього в компанії «Форд» для СРСР було закуплено на 1,5 млн доларів тракторів і автомобілів та на 3 млн. доларів різних сільгоспмашин і знарядь [41].

Обсяги закупівель техніки у Форда виглядали так:

1922 рік – 268 тракторів, 261 легковий автомобіль і 56 вантажівок;
1923 рік – 402 тракторів, 30 легкових та 192 вантажних автомобілі;
1924 рік – 3108 тракторів, 61 легковий і 154 вантажних автомобілі;
1925 рік – 10515 тракторів, 162 легкових і 463 вантажних автомобілі [41].

27 березня 1926 р. ТАРС повідомляло, що лише із серпня 1925 р. до січня 1926 р. СРСР закупив у США різних сільськогосподарських машин на 7 млн. 249 тис. доларів, зокрема 10357 тракторів на суму 4 млн. 740 тис. доларів. За обсягами імпорту цієї продукції СРСР став одним з найбільших торговельних партнерів США (після Аргентини та Канади). Але в 1926 році ці закупівлі були суттєво зменшені: за перші два місяці року СРСР закупив 5432 трактори і ще 30 штук – до кінця року. Всього ж за увесь час заводи Форда поставили в Радянський Союз близько 25000 своїх тракторів, тоді як головний конкурент – компанія International Harvester продала більшовикам лише 2400 тракторів [41].

Як бачимо, ідеологічні протиріччя та міжнародна ізоляція зовсім не заважали більшовицькій владі співпрацювати з представниками великого американського капіталу. І ця співпраця давала вагомі результати. Конкретніше про них буде сказано далі.

Ведомость работы трактора №2
№1921 фирмы Кейс с ... плугом завода Рансома
мес. Апрель 1921 г.
Фамилия шоффера Коробка Контролера Андриевский

Завгубтрактбюро:

Відомість про роботу трактора «Кейс» заводу Рансома. ЦДАВО, Ф. 27. Оп. 2, спр. 684

ДІЯЛЬНІСТЬ ВСЕУКРАЇНСЬКОГО ТРАКТОРНОГО КОМІТЕТУ

Після поразки Української революції 1917–1921 років та встановлення радянської влади, в Україні також були розпочаті роботи з тракторизації, які спочатку носили стихійний характер. Це було пов'язано із занепадом народного господарства, яке зазнало великих руйнувань під час двох війн. За цей час внаслідок перерозподілу поміщицького інвентарю та сільгоспмашин кількість безінвентарних селянських господарств в цілому по Україні зменшилась із 45% в 1917 р. до 29,5% у 1921 р., але катастрофічно не вистачало живої тяглової сили. Якщо у 1916 р. кінське поголів'я обчислювалось у 5,4 млн. голів, то в 1922 р. було лише 4,1 млн. У 1923 р. кількість коней скоротилась до 3,7 млн голів. Найважча ситуація була в південних губерніях України, де через жорстку посуху втрата робочої худоби (коней і волів) досягла 45%. Наприклад, на Одещині з 314 тисяч селянських господарств 46 тисяч взагалі залишились без худоби [24, 27]. До того ж, у 1921–1923 роках південні губернії України охопив великий голод, спричинений посухами, розрухою та політикою «воєнного комунізму». За даними Центральної комісії допомоги голодуючим при ВУЦВК (ЦК Допгол), на 1 травня 1922 р. у п'яти степових губерніях України голодувало 3 млн. 709 тис. 556 осіб, або 35% населення цього регіону. Кількість населення, яке потребувало допомоги по всій Україні досягла 6 млн. 660 тис. осіб [24, 25].

За цих умов керівництво Української СРР розпочало відбудову народного господарства та пошук можливостей для проведення весняно-польових робіт. Як свідчать публікації в радянській пресі, з цією метою навіть доводилось залучати трофейні танки, що залишились після Громадянської війни. Газета «Пролетарская правда» писала, що в березні 1922 р. за вказівкою заступника РНК УСРР

Трофейні танки на оранці

М. Фрунзе спеціальна комісія оглянула 10 танків та 2 трактори, які після ремонту знаходились на Харківському паровозобудівному заводі, й визнала, що їх можна використовувати для весняної оранки в Запорізькій губернії.

Також Наркомзем України розпочав переговори з урядами низки країн (Чехо-Словаччина, Великобританія, Німеччина, США) про централізовану закупівлю у них тракторів. *«В связи с острым недостатком живого инвентаря в Одесской губ. распространяется применение тракторов, – писала на початку 1922 р. газета «Транспорт». – К весенней посевной кампании губземотдел располагает 23 исправными тракторами. Английской фирме заказано 3 тракторных колонны. Заказанные тракторы будут доставлены к февралю в Одессу. Ведутся переговоры на приобретение нового тракторного отряда»* [42].

Як уже зазначалось, свою допомогу голодуючим губерніям України запропонували й міжнародні благодійні організації, які для відновлення сільського господарства почали завозити іноземні трактори та створювати перші тракторні загони. Вже восени 1922 року американська менонітська організація завезла на Запоріжжя 25 тракторів, які відразу ж були кинуті на обробіток землі в кількох повітах. Ще 26 тракторів були передані Місією Нансена в Мелітопольський і Криворізький округи. Тоді ж до цієї допомоги долучився і єврейський розподільчий комітет «Джойнт», який мав свої представництва в кількох областях України. У липні 1924 р. на базі розподільчого комітету був створений окремий відділ сільськогосподарської допомоги – «Агро-Джойнт», який діяв до листопада 1938 року. Увесь цей час уповноваженим «Агро-Джойнту» в Україні був **Самуїл Любарський** (1878–1938), який зробив значний внесок у розвиток агрономічної науки України.

За планом, погодженим з Наркомземом України і ЦК Послідголу «Агро-Джойнт» розгорнув свою діяльність у Херсонському, Миколаївському і Єлисаветградському округах Одеської губернії, Криворізькому і Запорізькому округах Катеринославської губернії та в Маріупольському окрузі Донецької губернії [43, 15-18]. Один з головних напрямків цієї діяльності полягав у тракторному обробітку перелогових земель та наділів тих селянських господарств, котрі не мали власної кінної тяги. Допомога була не безкоштовна, але мала дуже важливе значення.

Ще на початку 1923 р. одеське відділення «Джойнт» отримало з Америки 70 тракторів марки «Ватерлоо Бой» колісного типу (25 к.с.) та 5 гусеничних тракторів, які була згруповані у 8 загонів. На чолі кожного загону стояв американський фахівець, запрошений «Джойнот», і такі ж фахівці-шофери працювали на тракторах, отримуючи за це певну платню від єврейського комітету. З метою навчання місцевого населення роботі на тракторах «Джойнт» планував залучати молодь з

місцевого селянства, а також відкрити короткострокові практичні курси з вивчення тракторної справи [43, 15-18].

Всі стосунки з місцевим населенням «Джойнт» будував через сільськогосподарські кредитні товариства, укладаючи з ними відповідні угоди. За угодами кредитні товариства визначали ділянки землі для оранки та вирішували інші робочі питання, пов'язані з використанням і дрібним обслуговуванням тракторів. Вони також відповідали за своєчасний розрахунок за тракторні роботи. Не залежно від своїх затрат, вартість тракторних робіт «Джойнт» прирівнював до вартості кінного обробітку землі в перерахунку на житні одиниці, але ця вартість мала складати не більше 5 пудів з десятини. Пізніше завезені трактори були передані в орендне користування сільськогосподарським товариствам, які мали сплачувати за них від 23-х до 40 крб. за місяць [43].

Широке розгортання в Україні тракторних робіт потребувало серйозної координації як на місцевому, так і на центральному рівнях. Спочатку цієї справою займалися Наркомзем України, Наркомпрод, Допгол і Держбанк. Згодом при Українській Економічній Раді був створений Всеукраїнський Комітет з механічного обробітку землі (Тракторний комітет), до складу якого увійшли представники вищеназваних наркоматів і ЦК Допголу, а також представники акціонерного товариства «Село-Техніка» і товариства «Село-Поміч», Всеукраїнського агрономічного товариства, Асоціації інженерів тощо. Діяльність цих організацій досить широко висвітлювалась на шпальтах радянських газет.

Особливу активність на перших порах проявляло акціонерне товариство «Село-Техніка», яке очолював **В. І. Поплавко**. Невдовзі після створення товариства він вирушив до Європи аби з'ясувати можливості закупівлі для України сільськогосподарських машин. Для початку «Село-Техніка» закупило 4 трактори різних конструкцій, щоб провести їх випробування і вибрати найкращий тип. В подальшому функції із закупівлі та випробування тракторів були передані Тракторному комітету.

Перша згадка у пресі про Тракторний комітет припадає на кінець 1922 року. 28 грудня того року газета «Известия» повідомила, що при Українській Економічній Раді створено комітет з механічного обробітку землі на Україні (Тракторний комітет), якому дано завдання щодо закупівлі тракторів за кордоном. *«Трактори в першу чергу будуть направлені на обробіток землі у безпосівних і малопосівних господарствах»*, – повідомляла газета [44]. Відповідно до Положення, затвердженого Українською Економічною Радою, основним завданням Тракторного комітету стало придбання на залучені кошти тракторів та інших машин мотокультури з відповідним знаряддям і матеріалами до них а також організація господарського використання цих машин з метою популяризації серед селян тракторного обробітку землі [44].

Уже в січні 1923 р. акціонери ТК сформували капітал у розмірі 350 000 пудів житніх одиниць, уклали договір із Зовнішторгом і придбали 60 тракторів «Фордзон». 24 березня ці трактори з корпусними плугами «Олівер» і 6 вантажівками «Фіат» вивантажили в одеському порту, де їх зібрали і випробували фахівці «Село-Техніка», після чого направили на польові роботи в Миколаївську, Одеську, Херсонську та Мелітопольську округи. З метою раціонального використання придбаної техніки вона була розділена на 6 загонів, в кожному з яких було по 10 тракторів, а також 1 вантажівка та 1 похідна ремонтна майстерня і комплект металевих бочок для пального та мастила. За кожним загоном був закріплений завідуючий, 13 тракторних шоферів (в т.ч. 3 запасних) і 1 монтер. Крім основної роботи запасні шофери виконували додаткові обов'язки: один з них був комірником, інший – токарем, а ще інший – слюсарем з поточного ремонту [10, 378-382].

13 квітня 1923 р. тракторні загони розпочали оранку землі в селянських господарствах та виконання іншої роботи, яка тривала до 1 жовтня. Причому, робота тракторів ретельно документувалась, що пізніше дозволило Тракторному комітету скласти детальний звіт про ефективність цієї роботи та зробити висновок про доцільність використання тракторної тяги.

Далі Тракторний комітет діяв як міжвідомчий робочий орган при Укрекономраді. На перших порах його очолював заступник наркома земельних справ УСРР **Б. П. Вікторов**, а до складу комітету входили представники Вищої Ради Народного господарства, акціонерного товариства «Сільський господар» і уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі [45]. У 1924 р. постановою Укрекономради на Тракторний комітет було покладено загальне керівництво з розповсюдження і використання тракторів, встановлення на них цін продажу, узгодження різних заходів з інтересами вітчизняного тракторобудування і т.п. Цією ж постановою ТК в терміновому порядку було доручено розробити питання про реалізацію тракторів у 1924–25 роках і надати УЕР відповідну доповідь з проєктом постанови [45, 65]. Таким чином, Тракторний комітет був позбавлений функції щодо закупівлі тракторів за кордоном, яка була передана іншим органам.

Ще на початку 1923 року Українська Економічна Нарада дозволила Українському торговельному представництву в Берліні скласти угоду із швейцарською промисловою групою на закупівлю тракторів [46]. Доля цієї угоди залишилась невідомою. Але згодом газета «Красная армия», повідомляла, що в Берліні відбувається закупівля для України тракторів у кредит. «Перші 200 тракторів прибудуть на Україну в кінці січня», – повідомляла газета, наголошуючи на тому, що до Тракторного комітету при Наркомземі надходить маса клопотань від сільських товариств,

особливо із Запоріжжя та Миколаївщини, про надання їм тракторів [47]. Наркомзем України також розглядав можливість ввезення 100 тракторів із Чехо-Словаччини.

Як бачимо, до 1924 року в УСРР не було чіткої політики щодо закупівлі іноземних тракторів та вибору найкращих типів техніки, оскільки цими питаннями займалися різні відомства: Укрдержторг, «Село-Техніка», «Сільський господар» а також – союзний Наркомвнєшторг. Ситуація змінилася після створення у травні 1924 р. радянсько-американського торгівельного товариства АМТОРГ, через яке Наркомвнєшторг СРСР розпочав централізовані закупівлі в США тракторів та іншої сільгосптехніки. Щоправда, для союзних республік виділяли певну кількість ліцензій для самостійного здійснення подібних операцій, але за об'ємами вони ніяк не могли зрівнятися з тими, що забезпечував АМТОРГ.

Як видно з публікацій у радянській пресі й кадрів кінохроніки, закуплені на американських заводах трактори партіями доставляли в одеський порт, де їх кранами вивантажували з пароплавів, збирали і залізницею відправляли в різні реґіони України. За договором з Укрсільбанком цією роботою займалось акціонерне товариство «Укравтопромторг», яке мало свої осередки в реґіонах і створювало там мережу тракторних баз. У звіті цієї організації за 1925 р. було зазначено, що перша партія тракторів у кількості 350 комплектів була відправлена з Нью-Йоркської гавані 14 січня, а прибула до Одеси 31 січня. 3 березня перший замовник вже отримав свого трактора [48]. Остання і найбільша партія тракторів у кількості 1500 штук була доставлена до Одеси у вересні 1925 р.

Всього ж із 31 січня по 20 вересня 1925 р. Укравтопромторгом було отримано 3070 тракторів у ящиках, загальною вагою 377 475 пудів. Відкриття ящиків і збирання техніки проводили або курсанти тракторних курсів під керівництвом інструктора, або спеціальні бригади слюсарів, у кожній з яких було 3–4 особи. За 8-годинний робочий день одна бригада встигала зібрати 3 трактори, які після випробування передавали представникам замовників [48]. При отриманні тракторів трактористи також отримували від Укравтопромторгу надруковані інструкції з їх технічного обслуговування, талони на відпуск безакцизного пального і мастила за пільговими цінами, а також друковані бланки щомісячних відомостей з обліку роботи тракторів, щоденник тракториста і посібник з керування трактором «Фордзон» [49].

Загалом, впродовж 1925 р. сільському господарству України було передано 3208 тракторів, в т.ч. 3070 американських «Фордзонів» і 138 українських «Запорожців». Найбільшу кількість тракторів отримали господарства Донецького (884 шт.), Одеського (564), Катеринославського (506) та Харківського (463) округів. За категоріями трактороко-

ристувачів найбільшу кількість тракторів отримали машино-тракторні товариства (34,4%), колгоспи, комуни і с.г. артілі (22%), а також інші сільськогосподарські товариства (17,7%). Причому, попит на трактори швидко зростав і Укрсільбанк, який продавав цю техніку, не міг задовольнити всіх заявок [50].

У 1926 р. у зв'язку з додатковими поставками для України тракторів Укравтопромторг розширив мережу своїх тракторних баз, які діяли в Харкові, Запоріжжі, Полтаві, Артемівську, Зінов'ївську, Одесі, Миколаєві та Катеринославі. Збільшили і кількість тракторних пунктів, які діяли в Луганську, Старобільську, Маріуполі, Сталіно, Вінниці, Первомайську та в АМРСР. Для зберігання на них тракторів Укравтопромторг уклав спеціальні угоди з управлінням залізниць про оренду місць, в т.ч військових майданчиків і залізничних тупиків. Також були укладені угоди з міліцією про охорону всього тракторного майна. Одночасно Укравтопромторг проводив обстеження всіх тракторів, які були завезені в 1925 р., й відкривав нові тракторні курси [49]. Вся ця робота відбувалась під контролем Тракторного комітету, який на своїх засіданнях регулярно заслуховував інформацію різних відомств про хід тракторизації й давав відповідні доручення.

Нарком земельних справ УСРР Я. М. Дудник

Перші підсумки тракторизації сільського господарства України були зроблені вже у травні 1925 року. Тоді, виступаючи на 9-му Всеукраїнському з'їзді рад, новий нарком земельних справ УСРР **Я. М. Дудник** повідомив: *«Цього року привезено з-за кордону 600 тракторів і кілька набуто у нас. Всі трактори вже запродано і більшість вже працює на полях, головним чином, у степу. Ціна американського трактору 1600 карб., що дає можливість порушити справу про нову закупку 450 тракторів, цього року потрібно довези коло 1000 тракторів, а всього для боротьби з посухою потрібно коло 5000 тракторів. На черзі справа втягнення до покупки тракторів широких селянських мас, об'єднаних в машинові т-ва, бо досі трактори йшли в колективи. Нині на Україні працює 800 тракторів, але це тільки початок розвитку тракторного господарства…»* [51].

Так в Україні розпочиналась широка кампанія з тракторизації сільського господарства, в якій важливу роль відводили і Всеукраїнському Тракторному комітету.

На жаль, в архівних фондах збереглося вкрай мало документів про діяльність Тракторного комітету, але публікації радянської преси

дозволяють з'ясувати які саме завдання ставились перед ним і як вони виконувались, та які проблеми зустрічались в діяльності комітету. Тим більше, що про засідання цього органу регулярно інформувала партійна та радянська преса. Наприклад, у грудні 1923 року газета «Вісти ВУЦВК» повідомляла, що на засіданні Тракторного комітету при УЕР розглядалось питання про підсумки тракторної кампанії з оранки перелогів, яка була визнана вдалою. Повідомлялось, що внаслідок тракторної кампанії було зорано 23 тисячі десятин. Але разом з тим УЕР звернула увагу на надзвичайну дорожнечу тракторного обробітку [52].

Ще одне засідання Тракторного комітету відбулося у грудні 1924 року. Тоді було заслухано доповідь про організацію тракторопостачання в Україні. Під час доповіді представник Наркомзему зазначив, що весною 1925 року Україна отримає близько 600 нових тракторів, в т.ч. 400 «Фордзонів», які будуть розподілені згідно плану серед радгоспів, дослідних станцій та селянських товариств. У зв'язку з цим представник Наркомзему заявив, що *«така кількість тракторів дає право вважати цю весну, як початок* ***тракторизації українського господарства*** *і від правильної організації цієї справи залежить дальніше розвинення тракторизації»* [53]. З цією метою за дорученням Тракторного комітету також було розроблено примірний статут Селянського тракторного товариства, в якому була передбачена можливість спільної закупівлі й використання тракторів членами товариства, але за умови, що воно об'єднуватиме не менше 150 десятин землі.

У травні 1925 року на засіданні Тракторного комітету було заслухано доповідь представника Укртрестсельмашу про випуск тракторів «Запорожець». Було з'ясовано, що виготовляючи щомісяця по 20 тракторів, до кінця поточного року трест зможе випустити лише 140 тракторів цього типу. Також обговорювали питання про подальше зниження собівартості тракторів. Комітет визнав це не доцільним і запропонував ВРНГ відпускати трактори «Запорожець» на попередніх умовах, а різницю між собівартістю й ціною продажу повертати за рахунок продажу тракторів «Фордзон».

На цьому ж засіданні ТК було заслухано представника Укрсільбанку та затверджено порядок відпуску нових тракторів. Ухвалено: в першу чергу відпускати трактори колективним господарствам і в другу – тракторним товариствам, що обробляють не менш як 100 дес. землі. Для неколективізованих господарств та окремих господарів трактори вирішено було відпускати в третю чергу [54].

Загалом, аналізуючи газетні та журнальні публікації, в яких висвітлювали діяльність Тракторного комітету, можна бачити, що в його віданні було досить широке коло питань, котрі потребували міжвідомчої координації і колегіального вирішення, а саме:

- організація тракторного обробітку землі, насамперед, в губерніях, що найбільше постраждали від голоду;
- розподіл тракторів, які централізовано закуповували за кордоном і виробляли в Україні;
- сприяння тракторокористувачам у забезпеченні їх паливно-мастильними матеріалами та запасними частинами;
- державне кредитування селянських колективів та машинотракторних товариств;
- регулювання цін на трактори і запасні частини до них на внутрішньому ринку;
- організація власного тракторобудування та дослідно-випробувальної справи;
- організація підготовки трактористів та інструкторів тракторної справи;
- популяризація і пропаганда тракторовикористання серед сільських споживачів;
- розширення мережі сервісного обслуговування і ремонту тракторів;
- координація діяльності інших організацій, трестів і заводів, які займалися постачанням, виробництвом та продажами тракторів.

В тракторному комітеті.

ТРАКТОРИ «ЗАПОРОЖЕЦЬ».

На останньому засідання тракторного комітету заслухано доклад представника Укртрестсельмаш'у про випуск трестом із своїх заводів тракторів «Запорожець». Випускаючи що-місяця по 20 тракторів, трест на протязі біжучого року випустить всього 140 тракторів цього типу. Дальше зниження собівартости тракторів визнано робити недоцільно до кінця біжучого року, а тому комітет запропонував ВРНГ. відпускати трактори «Запорожець» на попередніх умовах, а ріжницю між собівартостю і продажною ціною повертати при продажу тракторів «Фордзон».

РЕМОНТУВАННЯ ТРАКТОРІВ.

Беручи на увагу досить швидке знощування тракторів, а також можливість відновлення їх, що провадиться в Америці, комітет визнав за необхідне порушити через ВРНГ питання про організацію відновлення тракторів на одному з заводів, що підлягають ВРНГ.

ТРАКТОРИ «ФОРДЗОН».

Представник Держторгу заявив, що 26 травня повинна була відбутися погрузка всіх 450 тракторів, замовлених Держторгом закордоном. До 1 липня можна напевно чекати, що трактори, разом із плугами й запас-

Всі ці питання вирішували у тісній взаємодії з іншими державними та недержавними органами, які входили до Тракторного комітету й були задіяні у тракторній кампанії. ТК координував і спрямовував їхню діяльність, щоб вона носила плановий та організований характер. Можна зробити висновок, що з цієї точки зору діяльність Комітету була корисною і досить ефективною.

Як видно з газетних публікацій, основною формою роботи Тракторного комітету були його засідання, які відбувались практично щомісячно, а то й частіше. На кожному такому засіданні розглядали по кілька питань, що стосувалися тих чи інших аспектів тракторизації і потім по них давали відповіді доручення. Особливо часто на засіданнях ТК розглядались питання, пов'язані з розподілом тракторів, які партіями закуповували за кордоном та виробляли в Україні і потім через відділення Укрсільбанку продавали селянським колективам та іншим споживачам.

Тракторний комітет також координував науково-дослідну роботу з випробування тракторів, затверджував програму таких випробувань і на своїх засіданнях заслуховував доповіді про їхні результати. Одне з таких засідань відбулося наприкінці вересня 1925 р. Тоді розглядали питання про зменшення накладних витрат на трактори, які складали 257 крб. 90 коп. на один трактор, а також про випробування тракторів на Якимівській тракторовипробувальній станції [55].

Даешь трактор!
День получки трактора—радостный день.

На наступному засіданні ТК, що відбулося в листопаді 1925 р., обговорювали досвід використання тракторних загонів для оранки селянської землі, який був визнаний вдалим. Цей досвід поставив на порядок денний питання про масове впровадження тракторів в сільське господарство України. На засіданні ТК також повідомляли, що у 1925 році в Україні було реалізовано 3190 тракторів, при чому, як показала практика, для сільського господарства найбільше підходить трактор «Фордзон». 90,5 % всіх тракторів отримали колективні господарства та одноосібники. Комітет констатував, що «селянство України зараз охоплене надзвичайно сильним бажанням придбати трактори для свого господарства і протягом найближчих років для задоволення цього попиту потрібно буде 75 000 тракторів». На той час в Україні нараховувалось лише 4% машин від розрахункової потреби, тобто один трактор припадав на 1696 господарств. Тому в 1926 р. планували завезти в Україну ще 6000 тракторів, переважно марки «Фордзон» [56].

Тепер детальніше про те як проходив розподіл тракторів серед основних тракторокористувачів та регіонів України у 1924–25 роках.

Як уже було сказано, в цей період радянська влада розподілила 3190 тракторів, більшість яких (2891 шт.) була передана колективним селянським господарствам. Зокрема, машино-тракторні товариства отримали

Трактор «Фордзон» за роботою

1034 машини, колгоспи – 798, с.-г. кредитні товариства – 576, різні с.-г. установи – 315, земельні громади – 136, окремі господарства – 30. Крім того, 299 тракторів були передані державним установам, здебільшого системи Радгосптресту. У розрізі колишніх губерній розподіл тракторів виглядав так: Донецька – 884 шт., Одеська – 345, Катеринославська – 514, Харківська – 467, Полтавська – 213 шт. З цієї кількості понад 90% тракторів одержало селянство [57, 24-30].

Як бачимо, розподіл тракторів на території України відбувався не рівномірно, бо влада насамперед задовільняла потреби південних та степових районів. Такі підходи не влаштовували представників інших реґіонів. Наприклад, на сесії ради Укрсільбанку, яке проходило 26 травня 1925 р., голова Київського губсільбанку **Н. П. Скалига**, зазначав, що нерівномірний розподіл тракторів не відповідає завданням щодо відновлення й товаризації сільського господарства і не дає того економічного ефекту, який могло б дати їх використання у лісостеповій зоні. Спираючись на такі аргументи, представники лісостепу наполягали на тому, щоб для цього реґіону було передано 450 тракторів, які підлягали розподілу. У свою чергу голова Донецького губсільбанку зазначав, що у степу є невикористаних 1800 десятин цілинних та перелогових земель, які не обробляються через брак робочої худоби й техніки, і що трактори потрібні насамперед тут [58].

Далі розподіл тракторів проводили у плановому порядку, за який відповідали державні установи. Початковий план складав Укрсільбанк і після погодження з Наркоземом його затверджували в Тракторному комітеті. Після цього Тракторний комітет передавав план Укравто-

Розподіл тракторів на Вкраїні.

Зразкове господарство „Асканія-Нова“ одержить 14 тракторів.

На яких умовах можна одержати трактор?

промторгу для виконання. Трактори надходили в розпорядження окружних сільбанків, комітетів взаємодопомоги, а також державних установ. На місцях заяви про бажання купити трактор населення подавало безпосередньо у відділення сільбанку, при яких працювали обліково-позикові комітети за участі представників окружних земуправлінь, сільгоспів і окружних комітетів незаможних селян. На обліково-позикові комітети покладались зобов'язання щодо розгляду заяв від населення та ухвалення по них рішень, а також щодо встановлення черговості задоволення заяв залежно від того, до якої соціальної групи належав покупець. Ось як виглядав план розподілу тракторів у 1926 році, коли в Україні було розподілено 2646 тракторів:

Донецький сільбанк і комітети взаємодопомоги – 700 штук;
Одеський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 465;
Катеринославський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 417;
Харківський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 253;
Полтавський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 214;
Для потреб переселенців за кошти фонду боротьби з посухою – 131;
Київський сільбанк і комітети взаємодопомоги –134;
Автономна Молдавська республіка і комітети взаємодопомоги – 101;
Подільський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 53;
Радгосптрест – 50;
Державні племінні господарства – 36;
Київський Цукротрест – 20;
Товариство землевпорядження трудящих євреїв (ОЗЕТ) – 20;
Волинський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 16;
Чернігівський сільбанк і комітети взаємодопомоги – 11;
Українацукор – 10;
Насінництво – 5;
Укрсільцукор – 5;
Спирттрест – 5 [59, 33-35].

У 1927 р. Україна отримала ще 1488 тракторів, в т.ч. 1269 – зарубіжного виробництва і 219 вітчизняного. 68,6% цієї техніки було направлено в сільськогосподарські спілки, а 31,4 % – радгоспам та державним установам і дослідним станціям (2,8%) [60]. Загалом сільськогосподарські спілки отримали 1021 трактор, які були розподілені між селянськими об'єднаннями. З цієї кількості 261 одиниця техніки дісталась комунам та артілям, 489 – ТСОЗам, 138 – машинно-тракторним товариствам і 135 земельним громадам [60].

Як бачимо, плановий розподіл тракторів був одним із головних завдань Тракторного комітету і він з ним успішно справлявся. Тим більше, що у вересні 1926 р. УЕН затвердила Положення про Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий комітет), в якому було чітко окреслено його функції й повноваження.

ПОЛОЖЕННЯ

Про Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий Комітет) при Українській Економічній Нараді

1. Щоб об'єднати і погодити всі заходи в царині вивчення тракторової справи, організувати розповсюдження тракторів у сільському господарстві України і тракторообслуження, закласти при Українській Економічні Нараді Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий Комітет).

2. До завдань Комітету допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторового Комітету) належить:

а) організувати вивчення типів і конструкцій тракторів і причіпного знаряддя до них стосовно до потреб сільського господарства України, а також постановку спробних іспитів їх;

б) організувати вивчення реорганізаційного впливу тракторовикористування на сільське господарство;

в) встановляти планову потребу України в тракторах і причіпному знарядді до них, а також визначити способи задоволення цієї потреби по округах;

г) визначити круг організацій для набування тракторів з-за кордону і для розповсюдження їх в середині України.

е) визначити розмір кредитам, потрібним Україні на тракторопостачання;

ж) визначити калькуляції відпускних цін на трактори і причіпне знаряддя до них;

з) визначити норми й умови видачі тракторокористувачам пальних і мастильних матеріалів та форми обліку їх витрачання;

и) визначити сітку склепів нафтопродуктів, потрібних для нормального обслуження тракторокористувачів;

к) визначити сітку майстерень для забезпечення ремонту тракторів і для постачання їм запасних частин;

л) визначити умови і способи обслуження тракторокористувачів курсами з тракторної справи для підготовлення трактористів і інструкторів.

3. Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий Комітет) складається з голови, його заступника і 6 членів, по одному від нижченаведених урядництв: Народного Комісаріяту Фінансів УСРР, Народного Комісаріяту Зовнішньої і Внутрішньої Торгівлі УСРР, Вищої Ради Народного Господарства УСРР, Всеукраїнської спілки сільсько-господарсько-кредитової, кустарно-промисливої і промислово-кредитової кооперації «Сільський Господар», Всеукраїнського Сільсько-Господарського Банку «Укрсільбанк» і Українського Авто-Транспортного

Торговельно-Промислового Акційного Товариства «Укравтопромторг». Персонального склада Комітету затверджує Українська Економічна Нарада з тим, що голову і заступника затверджується на подання Народного Комісаріяту Земельних Справ, а членів – на подання відповідних урядництв і установ.

4. Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий Комітет) має право запрошувати на свої засідання фахівців з правом дорадчого голосу.

5. Постанови Комітету допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторового Комітету) загально-планового характеру підлягають затвердженню Української Економічної Наради. Постанови Комітету в окремих справах у рямках плану, затвердженого Українською Економічною Нарадою, належить виконувати і вони не потрібують окремого затвердження Української Економічної Наради.

6. Комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню (Тракторовий Комітет) обслужує апарат Народнього Комісаріяту Земельних Справ.

Харків, 14 вересня 1926 року.
Заступник Голови Української Економічної Наради Сербиченко.
Керуючий справами Української Економічної Наради Ф. Бега» [61].

Таким чином, УЕН своєю постановою підсилила статус Тракторового комітету, об'єднавши навколо нього інші установи і організації. З цього можна зробити висновок, що діяльність ТК тривала й після 1926 року аж поки він не був реорганізований у Машиново-тракторний комітет (МТК) при Народному Комісаріаті земельних справ УСРР, а згодом був ліквідований. Це сталося у другій половині 1927 р. й було пов'язано із зміною загальної політики щодо українського селянства, реорганізацією Української Економічної Наради та перерозподілом повноважень між виконавчими органами влади. Саме в цей час за постановою ВУЦВК і Раднаркому УРСР була заснована Всеукраїнська спілка сільськогосподарських колективів (Укрколгосп), а також суттєво посилено повноваження Всеукраїнської спілки сільськогосподарської кооперації «Сільський господар». Для координації тракторних робіт при спілці був створений окремий машино-тракторний відділ.

Як відомо, у цей час керівництво СРСР відмовилось від непу і взяло курс на суцільну колективізацію, яка передбачала усуспільнення землі та інших засобів виробництва і створення великих зернових господарств. У зв'язку з цим змінилась і політика щодо тракторизації сільського господарства. Держава почала всіяло обмежувати придбання тракторів окремими господарствами та невеликими кооперативними

об'єднаннями, зокрема й машино-тракторними товариствами. Натомість було взято курс на створення тракторних колон і машино-тракторних станцій, що мали обслуговувати великі масиви усуспільненої землі.

Суттєвий вплив на політику тракторизації в Україні мала Рада Праці і Оборони СРСР, яка регулювала процес тракторопостачання і тракторовикористання, насамперед, через цінову політику. Так, 4 липня 1925 р. РПО видала постанову про пільговий відпуск нафтопалива і нафтопродуктів для тракторів, що працюють в сільському господарстві, та затвердила норми витрат пального на різні види тракторних робіт [62]. Крім того, 5 серпня 1925 р. РПО видала постанову «Про тракторопостачання для сільсько-господарських потреб», якою були встановленні тверді відпускні ціни на трактори закордонного та вітчизняного виробництва, а також умови їх продажу трудовому населенню. На трактор «Фордзон-Путіловець» ленінградського заводу «Червоний Путіловець» (з плугом і набором запасних частин) була встановлена ціна 1800 крб., на «Коломенець» (з такою ж комплектацією) – 2500 крб., на трактор «Комунар» Х.П.З. (без плуга) – 8000 крб., на «Запорожець (з плугом і набором запасних частин) – 2000 крб. На американський «Фордзон» (з плугом і набором запасних частин) була встановлена ціна у 1800 крб., а на трактор «Інтернаціонал» (з такою ж комплектацією) – 4000 крб. [62].

Постанови РПО СРСР були обов'язковими для виконання республіканськими органами влади, зокрема, Наркомземом УСРР. Тим більше, що зазвичай таким постановам передували рішення партійних органів. У цьому плані надзвичайно інформативними є стенограми засідань Політбюро ЦК РКП (б) та ЦК ВКП (б), на яких неодноразово розглядали питання тракторизації сільського господарства. Наприклад, 14 червня 1926 р. на засіданні Політбюро ЦК РКП (б) було розглянуто питання про стан радянського тракторобудування. Відзначалась незадовільна ситуація із збутом тракторів Путилівського заводу. В цьому контексті дуже показовою була репліка **Ф. Дзержинського**, який зазначив: «Ми не отримали своїх тракторів, бо ми не вміємо їх робити». 5 липня 1926 р. на засіданні Політбюро розглядалось питання про розвиток сільськогосподарського кредитування (говорили про вирішальну роль с.-г. кредиту для тракторизації сільського господарства). 12 серпня 1926 р. ішлося про підсумки колгоспного і радгоспного будівництва (відзначали незадовільний рівень забезпечення їх тракторами та низьку якість радянських тракторів). 30 травня 1929 р. на засіданні Політбюро ЦК ВКП (б) було розглянуто питання про імпорт тракторів. Вирішили виділити 2,5 млн. крб. валютою для ввезення партії тракторів з таким розрахунком, щоб уже восени того року їх можна було використовувати в роботі [63].

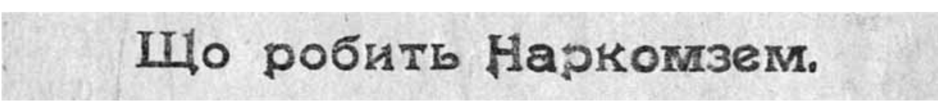
Ще одна важлива постанова була ухвалена на засіданні Політбюро ЦК ВКП(б) 3 травня 1929 р. У ній ішлося про створення Всесоюзного центру з організації і керівництва машино-тракторними станціями. На виконання цього рішення РПО СРСР видала постанову, згідно з якою було утворено акціонерне товариство Всесоюзний центр машинно-тракторних станцій а також його Всеукраїнське відділення – Укртракто-роцентр [63]. В результаті таких реформ ті функції, які раніше виконували Тракторний комітет та «Сільський господар», були передані Укртрактороцентру, який продовжував тракторизацію сільського господарства України, але вже іншими методами.

З 1929 року основною формою трактоpовикористання в СРСР стали державні машино-тракторні станції (МТС), які дозволяли концентрувати тракторну техніку в певних районах і проводити обробіток землі великими тракторними загонами. Початок створення МТС був покладений в радгоспі імені Шевченка на Одещині, де ще з 1927 року практикували обробіток землі селянських господарств тракторними колонами. Це дозволяло суттєво здешевити собівартість таких робіт порівняно з кінною тягою й підвищити урожайність зернових культур. Згодом досвід діяльності тракторних колон радгоспу імені Шевченка був схвалений на найвищому партійному рівні і йому було дано зелене світло, яке стало сигналом для створення широкої мережі державних машино-тракторних станцій по всьому Радянському Союзу.

Органи влади, установи і організації, які були задіяні в тракторизації сільського господарства України

Промбюро – організаційне бюро з відбудови промисловості України. Було створене на початку січня 1920 р. як місцевий орган Вищої Ради Народного Господарства РРФСР. 1 грудня 1920 р. Промбюро було реорганізоване в Українську Раду Народного Господарства.

Українська економічна рада (УЕР) – орган планової та координаційної роботи при Раді Народних Комісарів УСРР для узгодження, регулювання й контролю за діяльністю галузевих наркоматів УСРР та уповноважених РРФСР (СРСР) при уряді України. Створена у 1921 р. Розглядала питання відбудови та організації народного господарства України, складала річні промислові плани, регулювала експортно-імпортні операції. В 1923 р. перейменована на Українську економічну нараду (УЕН). Під такою назвою працювала до 1927 р. Ліквідована у 1936 р.


Що робить Наркомзем.

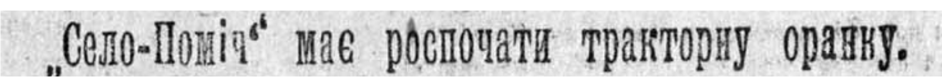
Народний комісаріат землеробства (Наркомзем) – розпорядчий і виконавчий орган у складі Ради народних комісарів УСРР, який відав земельними справами. Утворений ВУЦВК 14 березня 1919 р. На початку 20-х рр. наркомами землеробства були М. Л. Мещеряков, Д. З. Мануїльський, М. К. Владимиров. З 24 квітня 1922 р. до 11 лютого 1925 р. цю посаду обіймав І. Є. Клименко, а після нього Я. М. Дудник. Відповідно до постанови РНК УСРР від 25 березня 1930 р. Наркомзем перетворений на об'єднаний народній комісаріят УСРР.

Український трест сільськогосподарського машинобудування (Укртрестсільмаш) – утворений в червні 1921 р. У серпні 1923 р. злився з Південним трестом сільськогосподарського машинобудування і об'єднав 10 головних заводів сільськогосподарського машинобудування в Україні, в т.ч. з-д «Червоний прогрес», який випускав трактор «Запорожець». УТСМ був підпорядкований Вищій Раді Народного Господарства УРСР. Ліквідований 31 серпня 1939 р.

«Село-Техніка» – акціонерне товариство торгівлі сільськогосподарськими машинами, знаряддями і технічним приладдям. Створене за постановою Укрекономнаради від 17 лютого 1922 року. Товариство мало розгалужену мережу своїх відділень по всій Україні. Було підвідомче Наркомзему, який був його головним акціонером. Товариство відігравало значну роль у піднесенні рівня сільського господарства України, постачаючи селянству сільськогосподарські машини і реманент. Ліквідоване на підставі рішення Укрекономнаради від 18 лютого 1924 р.

Акційники т-ва „Село-Техніка“ на селі.

«Сільський господар» – Всеукраїнська спілка сільськогосподарської кредитної і кустарно-промислової кооперації. Створена за постановою ВУЦВК від 17 березня 1922 р. з метою об'єднання всіх форм сільськогосподарської кооперації єдиним центром. Членами спілки були губернські і районні сільськогосподарські кооперативні союзи. Мала свої представництва в Києві, Одесі, Москві та Ленінграді, а також відділення в багатьох районах України. У другій половині 20-х р. «Сільський господар» керував реорганізацією машино-тракторних товариств. Був ліквідований в листопаді 1929 р.


„Село-Поміч“ має роспочати тракторну оранку.

«Село-Допомога» («Село-Поміч») – акціонерне товариство відбудови і зміцнення сільського господарства України. Засноване у квітні 1922 р. Наркомземом УСРР, Управлінням уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі РРФСР при Раднаркомі УРСР і «Сільським господарем». Ліквідоване постановою Раднаркому УРСР від 16 січня 1923 р.

Тракторний (Тракторовий) комітет – був створений наприкінці 1922 р. як Комітет механічної обробки землі на Україні (пізніше діяв як Всеукраїнський

комітет допомоги тракторознавству і тракторовикористанню). До складу Комітету входили Наркомзем УСРР, Наркомпрод, Центральна комісія допомоги голодуючим (Допгол) і Держбанк, а також представники акціонерних товариств «Село-Техніка» і «Село-Допомога», Всеукраїнського агрономічного товариства, Асоціації інженерів тощо. Ліквідований на початку 1928 р.

Агро-Джойнт – агрономічна корпорація Американського єврейського об'єднаного розподільчого комітету. Створена в липні 1924 р. для надання агрономічної і технічної допомоги переселенцям південних районів України і Криму, насамперед, членам єврейських колоній. З метою розвитку та модернізації рільництва Агро-Джойнт ввіз з-за кордону в Україну 720 тракторів з причіпним інвентарем, 36 комбайнів, 112 автомобілів та багато іншого сільськогосподарського обладнання. Корпорація припинила свою діяльність в листопаді 1938 р.

АМТОРГ (англ. Amtorg Trading Corporation) – акціонерне товариство, засноване в штаті Нью-Йорк (США) в 1924 році з метою сприяння розвитку радянсько-американської торгівлі. Виступало в ролі посередника при здійсненні експортно-імпортних операцій радянських зовнішньоторговельних об'єднань з американськими компаніями. АМТОРГ здійснював закупівлі в США устаткування і техніки для потреб СРСР, в т.ч. тракторів, проводив приймання закуплених товарів і контролював їх відвантаження. Мав своє представництво у Харкові, яке у 20-х роках очолював О. І. Коган. Припинив свою діяльність в 1993 р.

Українське автотранспортне акціонерне товариство «Укравтопромторг» – створене в Харкові 23 травня 1924 р. Засновники товариства: Наркомшляхів, Автопромторг, Уповнаркомпоштель, Уповноважений наркомату зовнішньої торгівлі, «Укрповітрошлях» і «Донвугілля». Товариство відало організацією й експлуатацією автотранспортних та інших засобів перевезення вантажів, а також відповідало за збирання і обслуговування тракторів «Фордзон» та організацію тракторних курсів. Мало мережу тракторних баз і тракторних пунктів по всій Україні. Ліквідоване 14 червня 1929 р. за постановою Укреkономнаради.

Укррадгоспоб'єднання (УРГО) – організоване згідно з постановою Укреокономнаради від 9 лютого 1925 р. шляхом реорганізації Укррадгосптресту. УРГО підпорядковувалось Наркомзему УСРР. Мета його діяльності полягала в організаційно-господарському керівництві радгоспами, в допомозі розвитку селянського господарства шляхом масового постачання його посівним матеріалом, сільськогосподарськими машинами, племінною худобою та ін. Було ліквідоване 1 квітня 1930 р. у зв'язку з передачею радгоспів до спеціальних та галузевих сільськогосподарських трестів.

Український сільськогосподарський банк (Укрсільбанк) – був створений на підставі постанови Української економічної наради в березні 1923 р. в Харкові. Укрсільбанк сприяв розвитку сільського господарства і сільськогосподарської промисловості шляхом надання короткострокових і довгострокових кредитів та посередництва у справі постачання сільському господарству і сільськогосподарській промисловості знарядь і засобів виробництва, зокрема тракторів, а також збуту продукції. В березні 1930 р. Укрсільбанк був реорганізований у Всеукраїнську контору Союзколгоспбанку, яка того ж року була об'єднана із Всеукраїнською конторою Держбанку.

«Плугатар» – Українське акційне товариство торгівлі сільськогосподарськими машинами та знаряддями. Організоване 2 березня 1926 р. в м. Харкові на основі постанови Укреокономнаради. АТ «Плугатар» було засноване з метою сприяння розвитку і зміцненню сільського господарства України. Мало відділення і склади у всіх окружних містах, здійснювало постачання сільського господарства машинами та реманентом. Ліквідоване 1 серпня 1928 р. згідно з постановою Укреокономнаради.

Укрколгоспсекція, Укрколгосп – Всеукраїнська спілка сільськогосподарських колективів, була заснована за постановою ВУЦВК і Раднаркому УРСР від 21 вересня 1927 р. для забезпечення керівництва колгоспним будівництвом та для організаційно-виробничого і агрономічного обслуговування сільськогосподарських колективів. У вересні 1930 р. Укрколгосп був реорганізований в Укрколгоспцентр. За постановою УЕН від 7 грудня 1932 р. Укрколгоспцентр був ліквідований, а функції його передані Наркомзему.

Машино-тракторна станція радгоспу ім. Шевченка (Березівський район, Одеський округ) – перша державна МТС в СРСР. В 1927 р. це був тракторний загін радгоспу, що складався із 10 тракторів та відповідного причіпного знаряддя. Навесні 1928 р. Українське об'єднання радянських господарств виділило для станції 120 тракторів і необхідні машини, забезпечило станцію адміністративно-технічним персоналом. В 1929 р. Шевченківську МТС з радгоспу виділено і передано як самостійну державну МТС у відання Всесоюзного центру МТС.

Укртрактороцентр (Трактороцентр) – Всеукраїнське відділення Всесоюзного центру МТС. Було засноване в Україні наприкінці 1929 р. Трактороцентр здійснював керівництво створенням і діяльністю машино-тракторних станцій. Припинив діяльність в кінці 1932 р.

МАШИНО-ТРАКТОРНІ ТОВАРИСТВА

Аналізуючи історичні матеріали і пресу 20-х років, можна бачити, що на початковому етапі тракторизації партійні та радянські органи велику увагу приділяли питанням організації машино-тракторних товариств, які розглядались як одна з форм кооперації трудового селянства. Наприклад, у резолюції XII з'їзду РКП (б) «Про роботу РКП на селі» (квітень 1923 р.) вказувалось, що «для сприяння поширенню найелементарніших форм співробітництва і кооперації села Радянська держава і партія повинні постійно дбати про утворення селянських організацій по спільній закупці і користуванню сільськогосподарськими знаряддями і худобою». Пізніше це питання також розглядалось на III Всеукраїнському з'їзді незаможних селян (травень 1923 р.), який констатував, що «для відвоювання у куркулів складної машини, яка закладає основу раціонального господарства, потрібно організувати машинові товариства по закупці і експлуатації с.-г. машин, а рівно й одержання для їх закупки с.-г. кредиту. Машинові товариства також вливаються до с.-г. кооперації» [64].

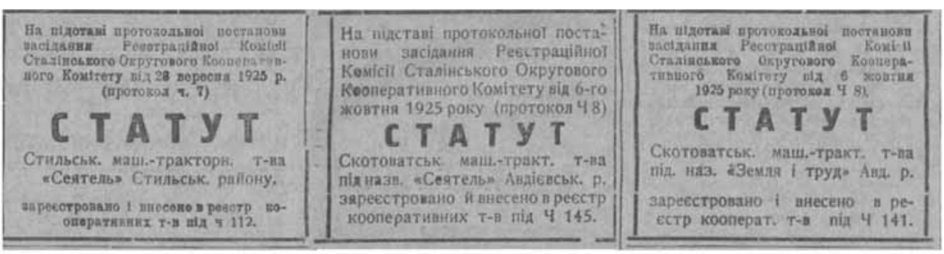
Для підсилення таких аргументів використовували і суто економічні розрахунки, які спирались на практичний досвід роботи тракторних загонів у південних реґіонах України. Цей досвід показував, що в умовах малоземелля та великого черезсмужжя, яке домінувало в Україні, ефективне використання та обслуговування складної сільськогосподарської техніки, в т.ч. тракторів, можливе лише за умови добровільної кооперації дрібних і середніх селянських господарств на основі їхніх спільних економічних інтересів. Адже після розподілу поміщицької землі в Україні середній розмір одного земельного наділу, закріпленого за селянським господарством, складав близько 5 десятин, що суттєво ускладнювало придбання і використання членами таких господарств складної сільськогосподарської техніки та застосування прогресивних технологій. Тому органи влади створювали умови для об'єднання їх на пайовій основі в машинові й машино-тракторні товариства, які могли купувати і використовувати складну сільгосптехніку. З цією метою, приміром, на державному рівні було ухвалене рішення про те, щоб трактори продавати в першу чергу уже діючим сільськогосподарським об'єднанням: комунам, артілям, ТСОЗам (товариствам спільного обробітку землі), а також новим кооперативним об'єднанням.

На перших порах спільний обробіток землі тракторами мало проводити акціонерне товариство «Село-Поміч», яке сподівалось отримати

від держави позичку й закупити за кордоном певну кількість тракторів. У листопаді 1922 року через низку центральних газет воно оприлюднило звернення до селян, пропонуючи свої послуги і умови на весну 1923 року. Зокрема, у зверненні наголошувалось, що *«Земля для тракторної оранка повинна бути в шматках не менш, як 10 десятин, однак, зручніше – в великих площах цілої сільської громади. Оратиметься суцільними гонами, не зважуватиметься на дрібні межі, так що після оранки землекористувателі повинні будуть наново переділити землю, або ж мітити під час роботи тракторів. Коли тракторну роботу буде впорядковано, то з бажання населення, машини можуть бути продані сільським громадам чи товариствам, кооперативам і т. ин. з певними пільгами»* [65].

Пізніше колегія Наркомзему України передоручила цю роботу акціонерному товариству «Село-Техніка» й запропонувала йому подати фінансовий план для організації та проведення тракторної оранки. Як бачимо з інших публікацій, навесні 1923 р. «Село-Техніка» обробляло землю бідноти і колективів на півдні України, зокрема на Одещині. Тут для тракторної оранки було задіяно 60 тракторів, які були розділені на шість загонів по 10 тракторів у кожному. Такий досвід використання тракторів було визнано вдалим, хоч тракторна оранка обходилась дуже дорого.

Згодом вже самі селяни почали створювати машинові та машинотракторні товариства й купувати трактори. Як зазначає **Б. К. Мигаль**, на 1 жовтня 1923 р. в Україні було лише 13 машинових товариств, які нараховували 300 членів, а до жовтня 1925 р. їх кількість зросла до 863-х. Кількість господарств, які вони об'єднували, також зросла із 300 до 9,9 тисяч. До кінця 1925 р. в Україні вже нараховувалось 1336 МТТ, а на 1 жовтня 1926 р. – 3843 [64].



На підотаві протокольної постанови засідання Реєстраційної Комісії Сталінського Округового Кооперативного Комітету від 28 вересня 1925 р. (протокол ч. 7)

СТАТУТ

Стильськ. маш.-тракторн. т-ва «Сеятель» Стильськ. району.

зареєстровано і внесено в реєстр кооперативних т-в під ч 112.

На підставі протокольної постанови засідання Реєстраційної Комісії Сталінського Округового Кооперативного Комітету від 6-го жовтня 1925 року (протокол Ч 8)

СТАТУТ

Скотоватськ. маш.-тракт. т-ва під назв. «Сеятель» Авдієвськ. р. зареєстровано й внесено в реєстр кооперативних т-в під Ч 145.

На підотаві протокольної постанови засідання Реєстраційної Комісії Сталінського Округового Кооперативного Комітету від 6 жовтня 1925 року (протокол Ч 8).

СТАТУТ

Скотоватськ. маш.-тракт. т-ва під. наз. «Земля і труд» Авд. р.

зареєстровано і внесено в реєстр кооперат. т-в під Ч 141.

Одне з перших тракторних товариств було засноване 1924 року в місті Зінов'ївську (тепер Кропивницький) за ініціативою інженера **Макара Семеновича Материкіна**. У нього об'єднались кілька колективів, зацікавлених у спільному обробітку землі, які розробили і ухвалили свій статут та обрали трьох уповноважених осіб. Далі через районне відділення «Сільського господаря» члени товариства отримали довго-

строковий кредит і виписали 20 тракторів «Фордзон», кожен з яких коштував 2000 крб. Уже незабаром ці трактори обробляли землю в Зінов'ївській окрузі, що загалом дало не погані результати. Про це в одному з номерів газети «Червоний шлях», що виходила в Єлисаветграді, розповів сам **М. С. Материкін**. Там же він поділився досвідом обслуговування тракторів трактористами-механіками і запропонував організувати спеціальні курси з підготовки трактористів [66].

До речі, в процесі свого дослідження ми встановили цікавий факт: М. С. Материкін одним з перших почав вживати слово **«тракторист»**, увівши його в широкий обіг. До нього це слово у пресі практично не вживали, а людину, яка уміла керувати трактором називали «механіком» або «тракторним механіком», рідше – «машиністом», «шофером» або «тракторівцем». Іноді вживали слово «тракторщик», яке засвідчувало певну кваліфікацію людини, що мала навички управління трактором.

Але якщо з організацією тракторних курсів справа була поставлена більш-менш добре, що відзначали й представники заводу «Форда», які побували в Україні влітку 1925 р., то створення машино-тракторних товариств (МТТ) відбувалось набагато складніше. І не тільки тому, що селяни з недовірою ставились до ініціатив більшовицької влади, а й тому, що вони не мали досвіду створення подібних об'єднань.

Як відомо, на початку 1925 р. Українська Економічна Рада затвердила нормальний (тобто, типовий) статут машино-тракторного товариства, яким і мали керуватися селяни при створенні своїх товариств [67]. Для цього вони мали належати до однієї земельної громади і бажано до однієї земельної групи. Згідно із примірним статутом, в МТТ мало бути не менше 5-ти членів, кожен з яких представляв окреме господарство, а краще – 8-15 й більше членів із загальною площею землі від 100 до 150 десятин (але норма щодо кількості землі була не обов'язковою). Всі члени товариства мали рівні права і вважалися його засновниками. На першому організаційному зібранні селяни, які бажали організувати МТТ, мали розглянути такі питання:

1) Визначити район діяльності т-ва, зазначивши той населений пункт, де перебувають його організатори;

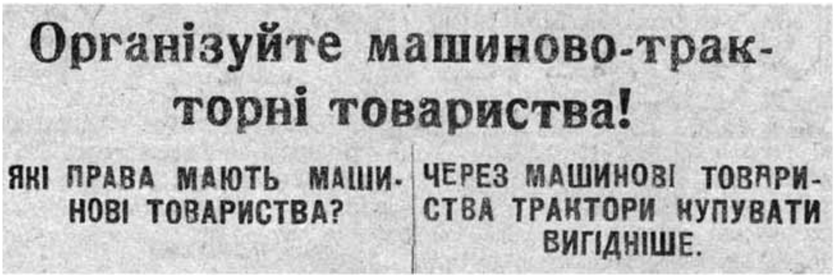
2) Обрати назву т-ва, як правило, від імені того села, де воно створювалось а також його номер. Наприклад, якщо у якомусь селі було кілька МТТ, то кожне з ним мало отримати свій порядковий номер: перше, друге і т.д.

3) Визначити розмір вступного внеску в т-во, який зазвичай складав від 50-ти коп. до 5 крб. і який не повертали членові при його виході зі складу т-ва.

4). Визначити розмір паю для кожного із членів т-ва, який зазвичай складав від 3 до 50 крб., і який повертали члену при його виході.

5) Визначити відповідальність членів по боргових зобов'язаннях т-ва, які зазвичай визначалась у 10-20 кратному розмірі паю.

6) Обрати президію т-ва з 5 уповноважених для підписання статуту і з них одного уповноваженого для проведення реєстрації статуту.



Організуйте машиново-тракторні товариства!

ЯКІ ПРАВА МАЮТЬ МАШИНОВІ ТОВАРИСТВА?

ЧЕРЕЗ МАШИНОВІ ТОВАРИСТВА ТРАКТОРИ КУПУВАТИ ВИГІДНІШЕ.

Протокол загальних зборів товариства підписували всі грамотні особи, присутні на зібранні, після чого їх підписи посвідчувала сільська рада. Далі всі необхідні документи передавали до Сільсоюзу, який мав порушити клопотання про реєстрацію статуту перед Окружним кооперативним комітетом [68].

Скільки часу займала процедура реєстрації машино-тракторного товариства, достеменно не відомо, але вона була вкрай необхідною, оскільки створювала організаційно-правові умови для діяльності таких кооперативних об'єднань, вирішення спорів між їхніми членами та врегулювання інших процедурних питань. Загалом, такі підходи були виправданими й відповідали інтересам селян, особливо, незаможників та середняків. Але зламати їхню приватновласницьку психологію й переконати в перевагах виробничої кооперації було дуже важко. До того ж, створення МТТ вимагало подолання певних бюрократичних перепон, які забирали багато часу і нервів.

Ось як описував досвід створення машино-тракторного товариства один із жителів села Стадниця, що на Вінничині:

«І ось сільські передовики 27 травня б. р. заслухавши інформацію тов. Замуренова про машинове товариство, ухвалили: заснувати і собі таке товариство. Першого дня записалося членами 17 чоловіка, здебільшого незаможників (всі вони члени ЄСТ'ва і значна частина члени сільради). Обрали правління затвердили статут (пай – 5 карб., вступних – 50 коп.). Першою постановою зборів членів цього товариства було:

— Зважаючи на те, що коштів мало, і оранка кіньми дорога та веде до занепаду сільське господарство, придбати для товариства в першу чергу трактора.

Легко протоколи написати, а ось, як справу до пуття довести з такими злиднями, як у нас, – розповідає голова машинового товариства

Войтенко Юхим: – багато ми поморочились з трактором, щоб його придбати: треба було вступити нам у Господарсоюз і добути позику в Губсельбанкові в розмірі 700 карб. По тих справах ходив я до міста 14 разів і два рази до райвиконкому: член правління, секретар, теж, бували в місті по два рази. І шефи допомагали, а від тяганини через ріжні формальності ніяк не втечеш. Я вже й лаявся з одним службовцем із Сельбанку, що не сказав мені відразу, які папери треба представляти. Таки врешті досягли свого: видали нам на руки 280 карб. на купівлю гасу, бензину та змазочної олії, а в Одесу дали знати в банк, що останні гроші на місці буде внесено в завдаток за трактора тій установі, що з «Украв» починається. (Укравтопромторг) – не вимовлю, хіба що на папері прочитаю.

Далі, словом, на тракторному заводі чи складі ми ось удвох з цим товаришом заявилися (оповідач показав на присутнього члена товариства). Два дні нашого машиниста вчили трактором правити: розказували йому, як цього «коня» доглядали, як всяку роботу ним робити. Хотіли ми на курсах його залишити, але недавно 30 чоловіка їх закінчило, а друга черга не була ще призначена. А мій товариш по парових машинах, та трохи на заводі практику придбав, так що трохи цю справу вже знав. Так ось з Одеси ми його у вагон до свого трактора й посадили, при нас того вагона запломбовано. Оце п'ятий день минає, сподіваємось по оцій накладній дістати в Валянці й трактора й машиніста. Нам казали, коли хочемо з пасажирським потягом вагона причепити, то за це ще треба 12 карб. приплатити; зайвих видатків робити ми не можемо, а тому чекаємо. Накладна ходить по руках і вже карбованців 20 (на доставку) зібрали...» [69].

Ежедневная рабоче-крестьянская газета Никокрисполкома, Окркома КП(б)У и Окрпрофбюро.

КРАСНЫЙ НИКОЛАЕВ

№ 1250 Воскресенье, 8 Марта 1925 г. № 1250

Рабоче-крестьянская смычка

На фотографии 4 трактора, переданные рабочими Николаевск. завода „Андрэ Марти" селянам подшефных сел. На переднем плане трактор „Смычка", дальше—„Красный Металлист", „Комсомолец" и „Большевик".

А ось що писала газета «Праця» (1926, 16–20 травня) про тракторизацію Куп'янської округи. *«Перше тракторне т-во в окрузі утворилося 17 жовтня 1925 року. На 1 січня 1926 р. їх уже було 112, що об'єднували 707 господарств, а зараз їх уже нараховується в окрузі 162. Тракторові господарства нашої округи на 1 березня біжучого року нараховували вже 149 тракторів, а 20*

березня наша округа одержала ще 70 тракторів, із яких 50 уже було розподілено. Крім того, наша округа має одержати ще 175 тракторів… Тракторні т-ва об'єднують такі господарства: господарств, що мають до 3 дес., – 15 відсотків, що мають від 3 до 6 дес. – 15 відсотків, що мають від 6 до 9 десятин – 25 відсотків, від 9 до 15 дес. – 38 відсотків і більше 15 дес. – 18 відсотків. Ці цифри говорять нам за те, що тракторні т-ва об'єднують здебільшого середняцькі групи й ті групи, що коливаються між середняцькими й незаможницькими. Куркульські групи мають тільки випадково і в невеликій кількості. При цьому необхідно одночасно мати на увазі, що коли в господарстві 15 дес., то це ще не значить, що таке господарство є куркульським, бо це залежить від кількості їдоків у господарстві тощо».

Таким чином, на підставі аналізу публікацій радянської преси можемо дійти висновку, що в різних реґіонах України (округах) створення машино-тракторних товариств відбувалось різними темпами. Інтенсивніше цей процес проходив у південних і степових районах, куди радянська влада спрямовувала найбільше тракторів. Наприклад, на Миколаївщині до кінця 1925 р. планували організувати не менше 200–250 тракторних товариств по 10–15 господарств у кожному. Але до жовтня було створено лише 12 товариств, що об'єднували 125 членів. Про загальний стан виробничої сільськогосподарської кооперації в деяких округах України можемо судити з матеріалів, які були зібрані під час статистичного опису округ у 1925–1926 роках (дані на 1.10.1925 р.) [70].

Округи УСРР	Кількість сільсько-господарськ. комун та їх членів	Кількість сільсько-господарськ. артілей та їх членів	Кількість товариств для спільного обробітку землі та їх членів	Кількість машино-тракторних товариств та їх членів
Дніпропетровська	6 (56)	49 (842)	24 (288)	1 (28)
Київська	13 (133)	139 (1417)	9 (86)	1 (13)
Кременчуцька	1(16)	68 (786)	9(130)	13 (243)
Лубенська	6 (182)	48 (1196)	15 (390	9 (72)
Луганська	2 (64)	68 (646)	5 (20)	107 (?)
Маріупольська	7 (252)	72 (806)	1 (10)	132 (1320)
Миколаївська	7 (220)	188 (4331)	1 (25)	12 (125)
Одеська	8 (?)	177 (?)	6 (?)	2 (?)
Полтавська	13 (121)	121 (1525)	33 (406)	33 (741)
Черкаська	?	?	?	21 (288)

Як бачимо, найкраще робота зі створення машино-тракторних товариств була нагалоджена в Маріупольській окрузі, де станом на 1.10.1925 р. вже діяло 132 товариства, що об'єднували 1320 членів. Зокрема, в Будьонівському районі було створено 40 машино-тракторних товариств, Старо-Каранському – 35, Новоселівському – 14 і т.д. [70]. Мабуть, такий результат був пов'язаний з діяльністю

менонітських громад, які представляли християнський протестантський рух і компактно проживали саме на Маріупольщині. Газета «Диктатура труда» писала, що кооперативні об'єднання найкраще розвинені головним чином у колоністів-менонітів. До 70 відсотків їх були втягнуті як у сільськогосподарську, так і в споживчу кооперацію. Трактори вони також купляли на кооперативних засадах [71]. Згодом інша газета повідомляла, що попит на трактори в Маріупольській окрузі зростає: *«Маріупольський Сільгоспсоюз одержав 15 тракторів з нової партії тракторів на 80 штук. Всього, разом з тими, що прибули раніш, округа має тепер 180 тракторів. Попит на трактори перебільшує пропозиції в кілька разів»* [72]. У 1929 р. в Маріупольській окрузі вже працювало близько 500 тракторів, але й цієї кількості було замало.

Як свідчать історичні матеріали, в період непу машино-тракторні товариства були однією з найпоширеніших форм сільськогосподарської кооперації та використання тракторів. За інформацією Укрсільбанку, у 1925 р. під час розподілу тракторів основну масу цієї техніки отримали саме МТТ (34,4%), далі ішли колгоспи, комуни і артілі (22,0%), та інші сільськогосподарські товариства (17,7%). Одноосібні господарства отримали лише 45 тракторів (1,4%), а найменше тракторів було продано комітетам взаємодопомоги – 28 машин [50]. За соціальним складом більшість МТТ, які одержували трактори, належали до середняцьких (72,9%) і заможницьких (5,8%), що, на думку органів радянської влади, послаблювало позиції сільської бідноти і значною мірою підривало класову сутність тракторизації.

Варто зазначити, що більшість машино-тракторних товариств, які створювали селяни у 20-х роках, могли спиратись на державну підтримку, яку їм надавали через систему кредитування. Для цього МТТ мало вступити до кооперативної ради «Сільського господаря», яка видавала позики на придбання складних машин, причому, на досить вигідних умовах. Така політика сприяла швидкій кооперації різних верств населення, які створювали машино-тракторні товариства і купували в складчину не лише трактори, а й інші складні с.г. машини: кінні і парові молотарки, снопов'язалки, косарки тощо. У 1926 р. із 7735 тракторів, що працювали в сільському господарстві України, 2600 (36,6%), належали саме машино-тракторним товариствам [73].

Як зазначає **В. В. Калініченко**, у 20-х роках кредитування селян для придбання реманенту та техніки стояло на першому місці й загалом на це було спрямовано 28% усіх кредитних ресурсів УСРР. Наприклад, у 1925 р. план сільськогосподарського машинопостачання, затверджений Президією Держплану, складав 16,9 млн крб. і він був виконаний на 96%. Але через нестачу сільськогосподарських машин попит на них був задоволений лише на 80%. Тому наступного року попередній план

с.-г. машинопостачання був збільшений до 36,6 млн крб. як за рахунок внутрішнього виробництва, так і імпорту [73]. Для реалізації цього плану в січні 1926 р. Укрекономнарада заснувала спеціальну установу – акціонерне товариство «Плугатар» із статутним капіталом 1 млн крб. Розширювало свою діяльність в цьому напрямку й акціонерне товариство «Сільський господар», яке мало розгалужену мережу пунктів з продажу складних сільгоспмашин.

Трактори виїздять на роботу (комуна Мігаїво на Одещині).

Таким чином, у другій половині 20-х років кількість машинних та машино-тракторних товариств швидко зростала і вони ставали основними тракторокористувачами. Але по мірі розвитку такої форми тракторовикористання органи більшовицької влади все частіше висловлювали стурбованість що частина тракторів потрапляла в руки заможного селянства і це ніби-то підривало позиції сільського пролетаріату та середняків. Протягом квітня-червня 1926 р. в газеті «Правда» було опубліковано низку критичних статей, присвячених цій «проблемі» в Україні. Після цього 2 серпня 1926 року відбулося засідання Політбюро ЦК ВКП(б), а потім і спеціальне засідання Політбюро ЦК КП(б)У, на якому було заслухано доповідь про розподіл тракторів серед сільського населення. За підсумками засідання було ухвалено рішення про необхідність посилення роботи партії щодо організації бідноти в машинні товариства та збільшення відсотка тракторів, які обслуговують бідняцькі прошарки. Це рішення було взяте до негайного виконання.

Уже 24 вересня 1926 р. УЕН видала постанову, яка передбачила створення районних Тракторових нарад при райвиконкомах, що мали забезпечити «найбільш правильне задоволення потребительства у тракторах і розподіл їх серед селянських об'єднань» [74], а на початку січня 1927 р. Наркомзем УСРР і Укрсільбанк видали спільну інструкцію «Про порядок прийому й розгляду заяв на придбання селянством тракторів» [75]. У примітці до Інструкції було сказано, що машинотракторні т-ва одержують трактори лише тоді, коли вони складені на підставі нового статуту і мають у своєму складі не менше 15 членів, які мають окремі господарства та не менше 100 десятин орної землі. Інструкція також орієнтувала районні Тракторні наради на те, щоб під час розгляду заяв від машино-тракторних товариств на придбання

Що може дати селянству сільсько-господарське машинове товариство?

тракторів вони звертали увагу на їх соціальний склад та виявляли ознаки фіктивності, коли, приміром, до складу МТТ входили лише члени однієї родини, зацікавлені в отриманні трактора [75].

У червні 1927 р. Раднарком УСРР вніс зміни до примірного статуту машинно-тракторного товариства й започаткував перереєстрацію таких товариств на новій основі, заборонивши вивласнювати трактори в інтересах своїх членів та інших приватних осіб. *«Робиться це для того, щоб зміцнити організаційне й господарське обслуговування машино-тракторних об'єднань. А для цього треба виявити їхній дійсний стан та ліквідувати ті товариства, що утворилися не для колективного господарювання, а для власного зиску»*, – писав журнал Наркомзему «Радянський селянин» [76, 32].

Для перереєстрації машино-тракторних товариств утворювались районні перереєстраційні комісії при райвиконкомах, які складались із представників Окрколгоспсекцій і с.-г. союзів, райвиконкомів, райКНС та уповноважених округових колективних комітетів. Перереєстраційні комісії розробляли порядок перереєстрації для кожного товариства і давали його членам певний термін для переходу на новий статут. Ті ж машино-тракторні товариства, що відмовлялись або не могли пройти перереєстрацію, підлягали ліквідації окружними кооперативними комітетами з наступним вилученням або викупом у них тракторів [76].

Варто зазначити, що в 1927 р. в Україні нараховувалось 7250 тракторів, з яких 4100 шт. знаходилась в користуванні сільськогосподарських колективів та машино-тракторних товариств. 1550 машин належали іншим с.-г. товариствам, земельним громадам, комітетам взаємодопомоги та КНС і ще 1250 – державним підприємствам. У той же час в окремих селянських господарств було лише близько півсотні тракторів. Але поглиблене обстеження роботи колективних господарств показало, що не всі з них працюють на кооперативних засадах, а частина МТТ нібито використовувала трактори для своєї наживи, порушуючи класові принципи. Це і стало підставою для перереєстрації таких товариств на підставі нового статуту, який вимагав щоб до складу машино-тракторного товариства входило не менше 15 членів з певною кількістю землі. Згодом Раднарком УСРР видав ще одну постанову «Про примусовий викуп тракторів у приватних осіб, що придбали їх від с/г об'єднань неза-

лежно від часу придбання», яка ще більше посилила тиск на заможне селянство в плані його технічного забезпечення [77].

Практичну реалізація названих постанов щодо перереєстрації МТТ та викупу тракторів було доручено Всеукраїнській спілці сільськогосподарської кооперації «Сільський господар», яку наділили значними повноваженнями в цій справі. Зокрема, правління «Сільського господаря» отримало право видавати спеціальні директиви, які мали виконувати Укравтопромторг, Сільбанк та Укрколгоспсекція. З цією метою при «Сільському господареві» також було створено окремий машино-тракторний відділ, якому від Украавтопромторгу та Сільбанку були передані всі тракторні та ремонтні бази [78, 129-132].

Уже в листопаді 1927 р. на засіданні правління «Сільського господаря» було заслухано звіт про стан тракторної справи в Україні, зокрема щодо перереєстрації машино-тракторних товариств та ліквідації т.зв. «диких» МТТ. У постанові правління «С.Г.» з цього приводу було зазначено, що в організованих протягом 1926–27 рр. МТТ різко зростає кількість незаможницько-середняцьких верств (із 6,6 до 17,1%), а кількість представників міцних та вищесередніх господарств навпаки зменшилась. *«Зазначені досягнення є наслідком уваги системи с.-г. кооперації до справи соціального складу машино-тракторної кооперації та підсилення уваги до організаційного й господарського обслуговування машино-тракторних товариств»*, – було сказано в постанові [78]. Разом з цим зазначеною постановою Укрколгоспові було доручено з 15 листопада 1927 р. розпочати перереєстрацію машино-тракторних товариств і закінчити цю справу до 1 лютого 1928 р.

Як проходила кампанія з перереєстрації МТТ, і які наслідки вона мала можемо судити з публікацій у центральній та місцевій пресі. Зокрема, у квітні-травні 1928 р. газета «Вісти ВУЦВК» повідомляла, що лише в Артемівській окрузі після перереєстрації машино-тракторних товариств було ліквідовано 134 таких об'єднання, які нібито не відповідали своєму призначенню. Їхні трактори були розподілені між 110 новоорганізованими с.-г. об'єднаннями. У Зінов'ївській окрузі було ліквідовано 47 «фіктивних» сільськогосподарських об'єднань, в яких «орудували» переважно заможні селяни. Трактори, вилучені в цих товариств, були передані незаможницьким об'єднанням. Така ж робота проводилась і на Харківщині, де із 356 МТТ внаслідок перереєстрації залишилось 282. За даними перереєстраційних комісій, ліквідовані товариства на 70 відсотків «були глитайського та родинного складу» і використовували трактори з метою комерційної вигоди [79]. 51 трактор з ліквідованих товариств був переданий новоорганізованим об'єднанням. У Куп'янській окрузі внаслідок перереєстрації МТТ виявилось, що 119 з них були «лже-колгоспами», не мали достатньої кількості членів або

складались з родичів. Ці товариства були ліквідовані й у них відібрано 112 тракторів. *«Цікаво, що члени таких т-в дуже просили не ліквідовувати, обіцяючи прийняти нових членів і не приймати заможніх, хоча самі ж вони заможні»*, – писала газета «Вісти ВУЦВК» [79].

Одночасно з ліквідацією старих машино-тракторних товариств радянська влада створювала нові сільськогосподарські об'єднання, в яких переважали бідняцкі господарства. Наприклад, у 1927 р в Первомайській окрузі до перереєстрації доля бідняцьких господарств у МТТ складала 35%, а після перереєстрації зросла до 76% (на 1.V.1928). При цьому загальна кількість машино-тракторних товариств зменшилась із 178 до 79, а кількість господарств, залучених до таких товариств, збільшилась із 1090 до 1354-х [80, 50]. За даними Укрколгоспу, лише навесні 1928 р. в Україні було створено 1084 нових машино-тракторних товариства та організовано 907 нестатутних с.-г. машинових гуртків [80].

Через трактор до усуспілення продукції

Постачати трактори Першомайскій окрузі почали з весни 1925 року Спершу це діло поставлено зовсім не добре: ні Сільбанк, ні ОЗВ не мали відповідних робітників вести це діло. Покупців тракторів добиралося і тракторні т-ва оформлювалося без належної підготовки на місцях. Це погано одбилося на усуспільненні селянських господарств і соціяльному складі тракторних товариств.

В окрузі тракторів в 1925 році було—94, в 1926—199, в 1927—253. В третьому та четвертому кварталі цього року має прибути ще до 70 тракторів.

Більшість тракторів розподілено по машиново-тракторних товариствах та колективах, решту—між ріжними державними та громадськими установами.

За даними Наркомзему України, наприкінці 1928 року в Україні нараховувалось 4528 машино-тракторних товариств, які охоплювали 94,4 тис. селянських господарств або 2,2% від їх загальної кількості. Але згодом їх кількість різко зменшилась. У 1927–28 рр. і в першій половині 1929 р. внаслідок перереєстрації цих кооперативних об'єднань і ліквідації «лжетовариств» було вивласнено і передано колгоспам 1555 тракторів. Таке рішення обґрунтовувалось необхідністю «добитися більш правильного й повного використання тракторів». З цією ж метою ставилося завдання щодо «вжиття термінових заходів до укрупнення різних кооперативних об'єднань, що є власниками тракторів, до повного їх навантаження і рентабельного використання» [81].

Фактично така політика свідчила про згортання непу й перехід до жорсткої адміністративно-командної системи господарювання. За висновками **В. В. Калініченка**, впровадження складної сільськогосподарської техніки, зокрема тракторів, у дрібне селянське господарство

мало справді революційне значення. Він вважає, що опираючись на машино-тракторні товариства, при умові впровадження громадських сівозмін, селянське господарство було здатне здійснити якісний прорив у підвищенні продуктивності праці, поліпшенні агрокультури та врожайності, збільшення валових зборів сільгосппродукції. Та, на жаль, прибічники тоталітарної системи нав'язали країні свій шлях розвитку, зробивши ставку на суцільну колективізацію [73, 46].

Що ж до машино-тракторних товариств, то їхня доля остаточно була вирішена у лютому 1929 р. на засіданні ради «Сільського господаря». Тоді, зокрема, було ухвалено рішення про те, щоб припинити продаж таким товариствам тракторів, а самі МТТ реорганізувати в товариства спільного обробітку землі, сільськогосподарські артілі та колгоспи [82]. У вересні того року у зв'язку з початком масової колективізації була ліквідована й сама Рада сільськогосподарської кооперації «Сільський господар», замість якої було створено «Зерноцентр» та Всеукраїнський Союз Союзів сільськогосподарської кооперації.

Ціна окремого №-ру 4 коп. Середа, 4 Листопаду 1925 р. № 11. Пролетарі всіх країн, єднайтесь!

ЧЕРВОНИЙ ПЛУГАР

СЕЛЯНСЬКА ГАЗЕТА—ОРГАН МИКОЛАЇВСЬКОГО ОКРУЖКОМУ К.П.(б).У., ОКРВИКОНКОМУ ТА ОКРПРОФБЮРО.

ВИХОДЕ ДВІЧІ НА ТИЖДЕНЬ: ПО СЕРЕДАМ І НЕДІЛЯМ.

СЬОГОДНІ В №-рі:

Вмер Наркомвоєн і голова Реввоєнради СРСР товариш М. В. Фрунзе.

Судання.

Як організувати машин.-тракт. коопер. т-во.

Про озиму повну.

Використування культурних сил на селі.

Беруть участь 17 сількорів.

Як організувати маш.-тракт. коопер. т-во

Селяне, бажаючи організувати таке товариство, повинні бути однієї земельної громади, а ще краще однієї групи. Загальна кількість членів згідно статуту, який можна дістати в Сільраді, повинна бути не менш 5-ти, але досвід і організація цих товариств показала, що для міцного існування т-ва необхідно, щоби кількість членів спочатку утворення т-ва була пересічно від 8 до 15 господарств і більше з загальною площею десятин землі від 100 до 150. Инакше при меншій кількости членів, досить вийти зі складу т-ва одному

Слід його назвати „1-е Терновське машинно-тракторне Т-во, або инакше—„Терновське машино-тракторне Т-во „Згода".

3) Опреділити; а) розмір вступного внеску в т-во від 50-ти коп. до 5 карб., який не повертається членові при його виході зі складу т-ва, б) встановлюється розмір паю від 3 карб. до 50 карб. з кожного члена, який повертається члену при його виході з т-ва.

4) Установити відповідальність членів по обов'язанням, боргам т-ва, —10—20 кратному розмірі проти паю, цеб-то, коли в т-во записало-

Всі перелічені питання зазначаються обов'язково у протоколі загального зібрання, без чого реєстрація статуту не переводиться. Протокол підписується всіма грамотними, присутніми на зібранні і їх підписи свідчаться сільрадою.

Для реєстрації необхідно прикласти такі документи:

а) Заяву на адресу Сільсоюза з проханням клопотатись про зареєстрування статуту в Окркооперкомі.

б) Копію протоколу загальних зборів з точним і ясним додержанням вищезазначених пактів.

в) 5 примірників зразкового статуту, підписаних 5-ю уповноваженими, яких обрано зборами.

г) Родинно-майновий список всіх організацій.

КУРСИ ТРАКТОРИСТІВ І МЕХАНІКІВ

Одночасно із ввезенням в Україну тракторів та створенням машинотракторних товариств тут почали створювати систему підготовки трактористів та тракторних механіків, які мали працювати на цій техніці й забезпечувати її обслуговування. Це була зовсім нова і незвідана справа, оскільки раніше масовою підготовкою технічних кадрів для сільського господарства в Україні не займалися.

На початку квітня 1925 року газета «Комуніст», яка була органом ЦК і Харківського губкому КП(б)У, писала, що *«На Україні, де мережа сільськогосподарських шкіл найбільше розвинена в порівнянні з рештою республік СРСР, є лише 5 сільськогосподарських інститутів, 2 ветеринарних інститути, 21 агрономічний технікум різних спеціальностей і 150 сільськогосподарських шкіл (профшкіл і шкіл перехідного типу)»* [83]. Газета також зазначала, що існуюча мережа с.-г. шкіл розподілена вкрай нерівномірно і більшість губерній досі не мають своїх сільськогосподарських інститутів. До того ж, мережа нижчих сільськогосподарських шкіл в Україні обслуговує лише до 1,5% селянської молоді, що не дозволяє впливати на селянські господарства в агрокультурному відношенні. Тому на найближчий період ставилось завдання щодо збільшення мережі масових сільськогосподарських шкіл, які б охопили чверть селянської молоді у віці від 15 до 18 років у всіх 45 округах України [83].

На думку ініціаторів цієї реформи, вона дала б можливість у найкоротші строки підготувати для села кваліфіковану силу в особі агрономів і спеціалістів в різних галузях сільського господарства, зокрема, лісоводів, меліораторів, тваринників, садоводів, землевпорядників і т.п. [83]. Одночасно ставилося питання про розширення мережі вищих сільськогосподарських шкіл (інститутів), в яких станом на 1 жовтня 1925 р. навчалося лише 3456 учнів, в т.ч. 444 дівчини. За фахом контингент учнів с.г. інститутів розподілявся таким чином: сільське господарство загалом – 1921 учнів, лісоводство – 318, тваринництво та молочне господарство – 195, ветеринарія – 697, геодезія і землевпорядкування – 325, рільництво – 0, меліорація – 0, с.-г. машинобудівництво – 0 [84].

Як бачимо, на той час сільськогосподарські інститути зовсім не готували фахівців з механізації сільського господарства. Щоправда, незначну кількість таких фахівців готували технікуми, в яких на той час навчалося 152 учні, профшколи (490 учнів) та довготермінові курси (45 учнів), але ця кількість абсолютно не задовольняла потреби галузі, особливо в робітничих технічних кадрах [84].

Питання про підготовку трактористів для сільського господарства виникло ще на початку 1920-х років, коли у зв'язку з голодом та посухою іноземні благодійні організації почали завозити в Україну перші трактори. Для роботи на них у 1923 р. американська єврейська організація «Джойнт» відкрила тракторну школу в Одесі, в якій почали готувати трактористів. Наступного року за ініціативою братів **Матєрикіних** курси трактористів були відкриті у м. Зінов'ївську (тепер м. Кропивницький), а з початком широкої тракторної кампанії це питання набуло загальнодержавного значення. У зв'язку з цим на початку 1925 р. Наркомзем України надіслав на місця циркуляр щодо порядку проведення цієї кампанії та наголосив на важливості організації курсів з підготовки робітників-техніків для тракторів. За планами Наркомзему, такі курси мали запрацювати в різних містах України вже в середині лютого 1925 року, а їхніми слухачами мали стати представники колективів та об'єднань, що купуватимуть трактори [85].

Як ми вже зазначали, одні з перших курсів для підготовки трактористів були відкриті у м. Зінов'ївську, про що писала газета «Червоний шлях»: *«Організоване Округове тракторне товариство закупило 20 тракторів «Фордзон». Трактори виписані при посередництві Райсель-Господаря та Сельгоспбанку. Через тиждень-два повинна прибути через Новоросійськ перша партія з 10 тракторів, решта – через місяць. Трактори будуть, а працювати з ними нема кому, і перед сельгоспартілями, колективами, членами т-ва постало питання про підготовку спеців тракторщиків із свого гурту. З кожної організації, яка придбала трактор, виділено одного курсанта для вивчення на курсах. На чолі курсів стоять спеціялісти: М. і К. Матерікіни та Ф. Ягода.*

Курси поки що двохтижневі, а зімою будуть трьохмісячні з цим же складом курсантів. Головну увагу звернуто на науково-техничну й практичну сторону. Курси утримуватимуться на кошти т-ва. Багато допомоги організації курсів надають Земвідділ, адміністративний відділ, РайсельГосподар та инші» [66].

Варто зазначити, що на початку ХХ ст. в Санкт-Петербурзі мешкав інженер-механік **Федір Семенович Матєрикін**, який мав свою автомобільну майстерню і читав для військових курс лекцій з автомобілізму (себто, з автомобільної справи). Він також був автором підручника «Курс автомобилиз-

ОБ'ЯВА
ТРАКТОРНИХ КУРСІВ

Додаємо до відома всіх, що подали заяви на тракторні курси, що заняття на курсах розпочинаються зранку 2 грудня ц. р., а тому всім слухачам належить прибути до м. Черкас не пізніше 30 листопада до Сільгоспсоюзу.

Кожний слухач повинен мати подушку, ковдру (одеяло) та білизну.

Чернаський Сільгоспсоюз.

ма», який користувався великою популярністю. Крім того, його прізвище згадується у збірнику «Труды Госплана…» як працівника відділу с.г. освіти «Главпрофобра» (рос.) в частині механізації сільського господарства.

Скоріше за все, М. і К. Матєрикіни, які мешкали в Зінов'ївську, були його близькими родичами, які вирішили запозичили передовий досвід. Згодом цей досвід був поширений на всю Україну і став важливою частиною процесу тракторизації сільського господарства, хоча спочатку для підготовки трактористів катастрофічно не вистачало досвідчених інструкторів та механіків. Деякі керівники навіть пропонували навчати таких іструкторів за кордоном, в США та в Канаді, зокрема на заводах Форда, але через дорожнечу такої затії від неї відмовились. Ставка була зроблена на те, щоб готувати фахівців у себе вдома, використовуючи наявні кадрові можливості.

Спочатку завдання щодо організації курсів трактористів було покладено на Укрсільбанк, який відповідав за приймання, збирання і відправку імпортних тракторів на місця. Але Укрсільбанк не мав відповідної бази та фахівців для виконання цієї роботи. Тому на початку 1925 р. ним була укладена угода з Укравтопромторгом, який взяв на себе зобов'язання щодо приймання придбаних Укрсільбанком тракторів,

ТРАКТОРНІ КУРСИ.

В найближчому часі на Україні організуються нові тракторні курси для підготовки селян-трактористів. Курси буде відкрито в Одесі, Київі, Катеринославі, Артемівську та Маріуполі В першу чергу на курси прийматиметься членів господарств, що купили трактори, а потім і тих із селян, що бажатимуть вчитися працювати на тракторах.

Тракторні курси.

Одеський сільсько-господарський банк одкриває в Одесі курси, де безплатно вчитиметься селян як ходити коло трактора й керувати ним.

плугів і запасних частин до них та збирання і відпуск тракторів споживачам. Одночасно Укравтопромторг також розпочав роботу з організації в найбільших розподільчих пунктах або центрах поширення тракторів місячних курсів для навчання набувачів цієї техніки або делегованих ними осіб [49]. З цією метою в структурі Укравтопромторгу було створено тракторний відділ, який координував всю роботу в цьому напрямку [86].

Уже в березні 1925 року тракторні курси діяли у шести українських містах, про що повідомляла газета «Вісти ВУЦВК»: «На курсах є 221 курсант, але вони проходять без повної нагрузки, що пояснюється тим, що на місцях, як повідомляють, є деяка кількість вже підготовлених до тракторової роботи техніків. Слухачами курсів є представники артілів, колективів, кооперативів і т.п.» [87]. Пізніше газета інформувала, що для обслуговування 14 тракторних курсів Укравтопромторг відпускає 30 навчальних тракторів, а також проводить обслідування стану

навчальної роботи на минулих курсах, щоб використати їх досвід наступного року [88].

Детальна інформація про перші тракторні курси була наведена у звіті Укравтопромторгу, надрукованому в журналі «Мотор» (М.1926, № 5).

Місцезнаходження курсів	День відкриття курсів	День закриття курсів	Кількість курсантів	Закінчили курси	Самовільно залишили курси	Не витримали іспитів
Харків (ферма Олексіївка)	24/II	1/IV	76	64	12	—
Одеса	14/II	20/III	62	57	—	5
Миколаїв	25/II	29/III	40	40	—	—
Запоріжжя	20/II	28/III	36	36	—	—
Зінов'ївськ	19/II	4/IV	32	32	—	—
Катеринослав	22/II	28/III	37	36	1	—
			283	265	13	5

Як видно із звіту, більшість осіб були відряджені на курси артілями-колективами (82 особи) та сільськогосподарськими товариствами (71 особа), а також комунами (48 осіб). Сільськогосподарські школи відрядили на курси лише 7 осіб, тракторні товариства – 3-х, земельні товариства – 2-х. На курсах також було 9 вільних слухачів, переважно міських жителів. Значна частина курсантів мала спеціальність токаря-слюсаря (74 особи), а також машино-моторного кочегара (55 осіб). Крім того, серед перших слухачів тракторних курсів було 54 хлібороби, 39 колісних столярів, 18 ковалів-молотобійців, 11 шоферів, 4 трактористи та 28 осіб без певної спеціальності [89, 42].

Анкетування курсантів (всього було проаналізовано 2741 анкету) показало, що переважна більшість з них (78,9%) мали нижчу освіту, 10,5% – домашню, 8,5% – середню. Разом з тим серед курсантів було 1,3% малограмотних та 0,5% (15 осіб) з вищою освітою, переважно вільних слухачів з міських жителів. За висновками представників Укравтопромторгу, освітній ценз і незначна кількість малограмотних свідчили про те, що організації, які посилали на курси своїх представників, дійсно посилали найкращих, розуміючи відповідальність за цю справу [89].

Велику увагу організації тракторних курсів приділяли центральні та місцеві органи влади, представники яких розуміли, що від правильної експлуатації тракторної техніки значною мірою залежатиме її продуктивність і довговічність. Тому ще в лютому 1925 року Головпрофобром

Наркомосвіти була затверджена спеціальна програма з підготовка трактористів, яка передбачала вивчення курсантами конструкції тракторів та двигунів внутрішнього згорання, слюсарної справи, основ агрономії та практичної їзди. Ця програма була розроблена техніком Автотракторного відділу Укравтопромторгу **Е. А. Заксом**. Крім того, Укравтопромторгом була розроблена інструкція про порядок проведення тракторних курсів та інструкція про обов'язки інструкторів, які викладали на курсах.

При кожних курсах були навчальні трактори з розрахунку 3 машини на 100 курсантів. Один з них слугував як наочний посібник (для збирання і розбирання), а інші два – для практичної їзди. Заняття з курсантами проводили постійні інструктори й завідуючі тракторними базами та курсами. Пізніше поряд з тракторною справою курсантам почали викладати ще й політграмоту, оскільки в особі тракториста більшовицька влада хотіла отримати не просто гарного спеціаліста, а й свого агітатора на селі та провідника її політики. Такими провідниками мали стати й демобілізовані червоноармійці, яких також активно залучали до вивчення тракторної справи.

Таким чином, наприкінці 1925 р. в Україні вже діяла ціла мережа курсових шкіл з підготовки трактористів у 13 містах, в т.ч. у Полтаві, Артемівську (Бахмуті), Маріуполі, Луганську, Сталіному (Донецьку), Старобільську та Куп'янську. Впродовж року через тракторні курси Укравтопрому пройшло 3006 осіб, з яких 2860 осіб отримали право на керування тракторами [49]. Але через низку фінансових та організаційних проблем сформована мережа тракторних курсів не могла задовольнити попиту на підготовку кваліфікованих робітників.

«Бажання вступити на курси величезне, дарма що велика житлова криза, через яку курсантам доводиться скрутно, як от ночувати в лекційній залі, по вохких, темних підвалах: проте число тих, хто бажає вивчати тракторну справу, дуже росте, – писала «Пролетарська правда». – *Тракторні курси наступного року також треба поширити, але, на перешкоді цьому та сама житлова криза й брак висококваліфікованих викладачів. Доведеться перемагати ці перешкоди, доведеться докладати героїчних сил, бо чимраз більший попит на трактори ставить другу справу – про культурного тракториста – громадського робітника. Такого тракториста повинні дати нам курси»* [90].

У грудні 1925 року питання про підготовку трактористів розглядалось на нараді в Наркомземі України й тоді ж було вирішено, щоб держава виділила спеціальні засоби на підготовку інструкторів-механіків з тракторної справи. Наступного року тимчасові чотиримісячні курси з підготовки інструкторів-механіків були організовані в Харкові, Києві та Одесі а також в інших містах і містечках України. Проте повністю вирішити проблему з підготовкою достатньої кількості кваліфікованих інструкторів-механіків та трактористів так і не вдалося. Ось що з цього приводу писала газета «Селянин»:

«Одночасово з рішенням Радянської влади про просунення в сільське господарство тракторів «Фордзон» – виникає питання і про підготовку трактористів, бо не всі з тих, що купують тракторів, уміють як слід керувати ними. Нині всі сільбанки, що продають тракторів, вимагають, щоби в господарстві, яке купує трактора, обов'язково були робітники, що закінчили спеціяльні курси тракторістів… Навчання на курсах провадиться під керівництвом інструкторів Укравтопромторгу по програмі, що її виробив Укравтопромторг. Крім того, на курсах викладається також політграмота. При курсах є інтернат на 100 чоловіка» [91].

Далі газета повідомляла про умови прийому та навчання слухачів на курсах трактористів. *«Навчання на курсах безплатно. На курсах є помешкання – загальна їдальня тощо. Курсантам видаються безплатні канцелярські приладдя. Керівництво доглядом за трактором і инші учбові приладдя дають в безплатне користування курсантам. Але ці приладдя складають власність курсів і їх потім курсанти повертають»* [91].

ТРАКТОР
ФОРДЗОН
РУКОВОДСТВО
К ПОЛЬЗОВАНИЮ ТРАКТОРОМ
83773

УКРАВТОПРОМТОРГ.
ТРАКТОРНИЙ ВІДДІЛ
ПОСВІДЧЕННЯ.
Дано це [illegible] Петр
в тім, що він вислухав [illegible] курси УКРАВТОПРОМТОРГУ
при [illegible] Тракторовій Базі
з [illegible] до [illegible] з теорії,
практичної їзди та керування Трактором „ФОРДЗОН" за програмом,
затвердженим [illegible] Наркомосвіти 20 лютого 1925 року,
при цьому виявленні ним знання Комісія визнає [illegible]
[illegible] і надає йому права керувати Трактором
„ФОРДЗОН", що підписами і відбитком печатки засвідчується.

Цікаво, що жорсткого відбору при прийомі на курси трактористів не було. Від майбутніх курсантів вимагали лише початкової грамотності, а саме: уміння швидко читати і писати, викладати в письмовій формі свої думки і знати чотири правила арифметики. Організатори курсів також висловлювали побажання щоб ті хлопці, яких селяни посилали на курси, знали ще й слюсарну або ковальську справу.

Як уже зазначалось, навчання на курсах трактористів тривало 1,5 місяця, після чого курсанти мали скласти відповідній комісії перевірочний іспит. Ті з них, що успішно складали іспит, отримували від Укравтопромторгу свідоцтво на право керування трактором «Фордзон», яке, напевне, дозволяло керувати й іншими типами тракторів. Але справжні іспити трактористи складали вже під час своєї роботи, яка вимагала від них значно ширшої кваліфікації, ніж давали курси. Трактори часто виходили з ладу і потребували ремонту в польових умовах, але для цього бракувало запасних частин і потрібних знань. Тому простоювання тракторів з технічних причин було масовим явищем. З метою дослідження цього явища у вересні 1925 р. Наркомзем України своє постановою навіть запровадив так звані «Щоденники тракториста», які вони мали заповнювати по закінченню своі роботи. Потім ці щоденники вивчали фахівці, які визначали основні хиби в роботі трактористів і шляхи їх усунення.

Варто зазначити, що у 20-х роках на курси трактористів приймали лише хлопців, які могли добре справлятися з важкою роботою. Хоча траплялися й виключення. У 1926 р. в трудовій комуні «Імені 5-річчя Жовтневої революції», що діяла в селі Ксаверівка на Житомирщині, за кермо трактора сіла **Єфросинія Войтко (Порхун)**. Через декілька років її приклад наслідували ще двоє дівчат: **Катерина Висоцька** та **Ніна Петрук** [92]. Схоже, вони й були першими трактористками на теренах України та СРСР, хоча й не такими відомими як їхня послідовниця **Паша Ангеліна**. У багатьох історичних джерелах саме її називають першою трактористкою в СРСР, хоча за кермо трактора Паша сіла лише у 1930 році. До речі, походила вона із села Старо-

Одна з перших трактористок на теренах України і СРСР Паша Ангеліна

Бешеве, що на Донеччині й, напевне, любов до тракторів успадкувала від когось із своїх родичів. В одному з номерів газети «Диктатура труда» за 1925 рік ми знайшли замітку жителя с. Ст. Бешевого В. Ангеліна, який закликав просувати трактори на село. Звичайно, робити це могли лише підготовлені трактористи, яких дуже не вистачало.

Доктор історичних наук **Я. І. Мандрик**, який досліджував тему підготовки механізаторів для сільського господарства УСРР, писав, що у 1926–1927 рр., напередодні колективізації, чисельність механізаторських кадрів на селі була вкрай незадовільною. Підбиваючи підсумки весняної посівної кампанії 1928 року, Спілка союзів сільськогосподарської кооперації була змушена констатувати: *«Трактористів і рульових тракторних колон приходилось комплектувати і підготовлювати в процесі роботи, на ходу, замінюючи один одного. Кваліфікація більшості трактористів зовсім недостатня»* [93].

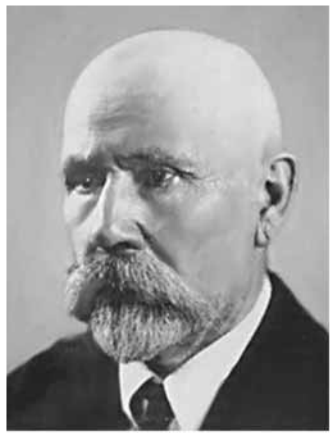
За оцінками автора, невисоким був і загальноосвітній рівень трактористів. У 1928 р. серед них було 1,2% неписьменних, 96,8% мали початкову освіту і тільки 2% – неповну середню. Були серйозні недоліки і в спеціальній підготовці. На курсах трактористів навчали тільки керувати машиною, а технічний догляд, прийоми ефективного використання тракторів курсанти майже не вивчали [93].

Проблема масових кадрів ще більше загострилася з початком форсованої колективізації. У жовтні 1929 р. відділ по роботі на селі ЦК ВКП(б) і Колгоспцентр СРСР підготували «Проект пропозицій з підготовки масових кадрів для колгоспної системи». В цьому документі відзначали величезний розрив між потребою в підготовлених масових кадрах і фактичною підготовкою. В таких умовах тільки короткотермінові курси могли забезпечити підготовку відповідних працівників. На підготовку механізаторів для сільського господарства УСРР в роки колективізації націлювала й відома постанова ЦК ВКП(б) від 5 січня 1930 року «Про темп колективізації і заходи допомоги держави колгоспному будівництву» [93].

Як саме держава допомагала з підготовкою трактористів для сільського господарства, можна бачити із спільного листа заступника Наркомзема УРСР **Сідерського** і т.в.о. начальника політуправління Українського військового округу **Микитюка** від 3 березня 1931 р. Ішлося в ньому про те, що Український військовий округ має підготувати з числа мобілізованих червоноармійців 5500 трактористів і вже приступив до цієї роботи. У зв'язку з цим райвиконкоми і райколгоспсоюзи мали виділити спеціальних осіб, відповідальних за забезпечення курсів викладацьким складом, учбовими тракторами, літературою і приладдям для обладнання класних кімнат. Для проведення практичної роботи курси трактористів прикріпляли до найближчих машино-тракторних станцій,

МТМ та радгоспів (в радіусі не більше 20 верств від розташування військових частин). Причому, всі витрати, пов'язані з оплатою роботи викладачів і пального, покладались на військові частини [94,7].

Окремо варто сказати про підготовку інженерно-технічних кадрів для сільського господарства України, яких також катастрофічно не вистачало. Сучасні історики **Б. Г. Москальов** і **Н. П. Москальова** стверджували, що у 20-ті роки підготовка інженерних кадрів для села велась на так званих факультетах «індустріального землеробства» технічних ВНЗ, проте в незначних об'ємах. Наприклад, у 1930 р., коли в СРСР вже почалося масове створення МТС, ці факультети змогли випустити не більше 250 інженерів-механіків [95]. За даними науковців, всього в сільському господарстві СРСР наприкінці 20-х років працювали понад 2,3 тис. інженерів-механіків і техніків, а потреба в них у відповідності з розрахунками Держплану складала: по інженерах-механізаторах 7577 чол. (зокрема 1245 чол. по Україні), і по техніках-механіках – 51974 чол. (по Україні 7967 чол.) [95]. Тому згодом більшовицьке керівництво ухвалило низку резолюцій і постанов, спрямованих на підготовку кваліфікованих кадрів для народного господарства, зокрема й для сільського господарства України.



Професор О. О. Алов

Важливу роль в підготовці технічних кадрів для сільського господарства України відігравав Харківський технологічний інститут, де працювали відомі вчені, що займалися питаннями машинознавства та машинобудування. У цьому контексті варто згадати професора **Олександра Олексійовича Алова** (1872–1938), який у 1923–1930 рр. завідував лабораторією та кафедрою сільськогосподарського машинобудування ХТІ. Він читав курси лекцій з вищої математики, механіки, двигунів внутрішнього згоряння, сільськогосподарських машин. Одночасно був деканом інженерно-аграрного факультету і завідувачем кафедри сільськогосподарського машинобудування Харківського інституту сільського господарства та лісівництва, а також завідував секцією машинобудування науково-дослідної кафедри машинобудування при ХТІ [96].

У 1925 р. професор О. Алов керував роботами з випробування тракторів «Запорожець» і «Фордзон», що проводились на базі Якимівської тракторо-випробувальної станції. Про результати цих випробувань він доповідав 23 жовтня 1925 р. на засіданні Тракторного комітету при Наркомземі України. Також О. Алов керував комісією

фахівців, які перевіряли роботу тракторів «Запорожець» в деяких селах Харківщини. У 1928 році професор Алов організував і очолив у Харкові науково-дослідний інститут сільськогосподарського машинознавства та машинобудування (з філіями у Києві та Одесі). Також він був професором Харківського сільськогосподарського інституту і одним з фундаторів Харківського інституту механізації та електрифікації сільського господарства (1930 р.), де очолював науково-методичну раду [96].

Серед інших фахівців, які зробили вагомий внесок в розвиток тракторознавства та справу популяризації тракторів, також варто відзначити інженера-механіка **Петра Давидовича Школьніка** (1886–1937), який був випускником Дрезденського політехнічного інституту й видав цілу серію книг, присвячених тракторознавству та двигунам внутрішнього згорання. Серед них варто виділити роботи, які були видані в Харкові у 1927 році, коли на них був великий попит:

1. «Краткое руководство для курсов рулевых трактористов. Тракторы: Фордзон Интернационал и Запорожец с приложением подробной программы курсов и простейших задач относящихся к тракторам» (Ленинград; Волчанск: Кубуч, 1927; тип. О.К.Х. – 130 с.);
2. «Зажигание трактора Фордзон» (Х.: Украинского сельхоз. банка; 1927).
3. «Трактор Фордзон на рельсах» (Х.: Украинского сельхоз. банка, б/д. – 66 с. : ил.);

Того ж року Укравтопромторгом у Харкові було видано «Руководство по тракторному делу» у 2-х частинах з додатком специфікації 190 тракторів. Першу частину цієї книги («Конструкция трактора и робота його механизмов») написав інженер-технолог **Василь Федорович Кастерін**, який був співробітником Харківського технологічного інституту, другу («Современные тракторы. Их использование в народном хозяйстве, уход за ними и ремонт их») – інженер-механік П. Д. Школьнік.

Інженер В. Ф. Кастерін

У передмові до «Руководства…» його автори зазначили, що ставили перед собою завдання зробити першу спробу видання такої книги, яка була б посібником для всіх, хто працює на тракторі або вивчає цю нову галузь. *«Досвід курсів з керування трактором, а також курсів з покращеною програмою показав великий*

попит на таку літературу, і автори шляхом особистої участі в роботі цих курсів, постарались з'ясувати ті болючі місця і питання, які часто залишались без відповіді з боку інструкторів і викладачів», – писали В. Ф. Кастерін і П. Д. Школьнік. Пізніше ними було видано ще цілу низку книг і посібників дуже потрібних для підготовки трактористів та інженерів-механіків, зокрема, «Трактор: його устрій, системи, вживання, ремонт і догляд за ним» (2-ге видання. – Х.: «Радянський селянин», 1930. – 278 с.), «Трактор у садовому та городньому господарстві» (наук. вид. Х.: Держсільгоспвидав, 1931. – 88 с.) та інші. Підготовка трактористів за цими виданнями тривала й пізніше, оскільки попит на них з кожним роком лише зростав.

За даними агрономічного відділу Наркомзему УРСР, лише на початку 1930 р. через мережу тракторних курсів для соціалістичного сектора сільського господарства мали підготувати понад 10 тисяч осіб, в т.ч. 9790 трактористів-рульових, 570 старших рульових, 160 монтерів, 60 автогенників і т.п. На цей час крім півторамісячних курсів діяла і мережа 3-місячних курсів, де майбутні трактористи вивчали тракторну справу за поглибленою програмою і потім застосовували ці знання на практиці [97].

Всього за роки першої п'ятирічки (1928-1932) в Україні було підготовлено близько 1 млн. спеціалістів масових професій, в тому числі 100 тис. трактористів, 4210 бригадирів, понад 16 тис. рільників і т.д. [93, 224]. Якщо виходити із загальної статистики підготовки масових кадрів, то здається, що потреба в них була задоволена. Але насправді через низький рівень підготовки масових кадрів ця проблема повністю так і не була вирішена, бо ще довго нагадувала про себе в різних ситуаціях.

УКРАВТОПРОМТОРГ

ИНСТРУКЦИЯ

ИНСТРУКТОРАМ ТРАКТОРИСТАМ

ХАРЬКОВ,
ул. Свердлова, д. № 22.

ИНСТРУКЦИЯ

Инструкторам-Трактористам.

1. Инструктора-трактористы подчиняются непосредственно заведующему курсами—он же заведующий базой.

2. Инструктора являются преподавателями практической части курсов по обучению управлению и его изучению.

3. Всю практическую часть курсов инструктора ведут по установленной программе и в установленном порядке.

4. За время курсов инструктора ведут точный учет занятий и успеваемость каждого курсанта в отдельности.

5. В случаях, когда тот или другой курсант не усваивает то или другое практическое знание, инструктор немедленно об этом сообщает заведующему курсами.

6. Инструктор несет полную ответственность за успешность усваивания практических уроков каждого его курсанта.

7. Инструктор несет полную ответственность за полученное от заведующего курсами: трактора, предметы пособия, материалы и проч.

8. Инструктор ведет точный учет получаемого и израсходованного того или другого материала.

9. Инструктор руководит прикрепленной к нему группой курсантов при сборке, технической приемке и испытании тракторов.

10. По окончании курсов и распределении тракторов инструктор выезжает в назначенный ему заведующим базой район и ведет инструктирование, обследование и учет работы тракторов назначенного ему района, согласно указаний заведующего базой.

11. Инструктора при об'ездах указанных тракторов и при устранении тех или других дефектов не имеют права получать от селян какого бы то ни было вознаграждения, без ведома заведующего базой.

12. Инструктора при об'ездах трактороввладельцев не имеют права предлагать от своего имени тракторовладельцу никаких запасных частей или материалов.

13. При обнаружении тех или других дефектов во время своих об'ездов инструктора должны немедленно таковые устранять, при чем о каждом дефекте и об'езде вести учет проделанной работы, согласно установленной формы.

14. В случаях, когда инструктор обнаружил тот или другой дефект трактора, не поддающийся устранению без особых инструментов и заводского

приспособления, он направляет тракторовладельца при записке к заведующему базой.

15. Все об'езды ведутся инструктором в порядке, установленном заведующим базой.

16. Во время об'ездом инструктора дают советы тракторовладельцам по всем интересующим их вопросам, в случае таких вопросов, на которые инструктор не может точно и уверенно ответить, обязательно рекомендует тракторовладельцу обратиться к заведующему базой за раз'яснением таковых вопросов.

ТРЕБА ПІДГОТОВИТИ ТРАКТОРИСТІВ.

Що треба знати при посильці на курси трактористів.

Наша округа мало придбала тракторів.

Багато селян і організацій запитують редакцію „Плужка" про умови навчання на курсах трактористів.

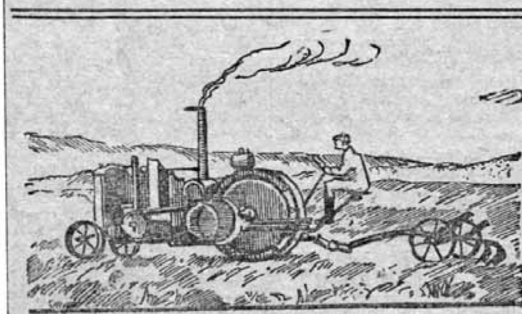
Нижче подаються відомості про ці умови. Але при цім необхідно зазначити, що, не дивлячись на велику ролю тракторів для сільського господарства нашої округи, вона мало їх придбала

Для правильного ведення сільського господарства в нашій окрузі необхідна глибока оранка під буряки. Але трактор можна використати не тільки для оранки а також і для перевозки і як двигун для мельниць і т. н.

Багато громад вже землевлаштовано й їм необхідно потурбуватися про скорше придбання тракторів.

Трактори в нашій окрузі придбали переважно колективи та комуни за виключком 2—3 громад.

Трактор є дуже вигідна машина в сільськім господарстві, про що самі селяни запевнились на с-г виставках, де показувалась робота трактором і перевага його перед нашою тягловою силою.



Умови навчання на курсах трактористів.

Щоб управляти трактором, особливо „**Фардзоном**", необхідно точне знання трактора, через те що він является дуже складною машиною. Щоб одержати трактор необхідно послати разом з заявкою на трактор і людину на курси.

На курси приймаються в першу чергу слухачі від об'єднань, які подали заявки на трактор, в другу—трактористи, які роблять вже на „Фордзоні", коли вони побажають поповнити свої знання, і в третю—вільні слухачі.

Від командируємого вимагається знання, щоб він був добре грамотним, знав чотирі арифметичних дії та будь-яке ремество: слюсарне чи ковальське.

Навчання на курсах безплатне помешкання (кватира)—теж. Плата береться лише за харчування, яке на місяць обходиться, приміpно, в 25—30 карб. Ці витрати несе організація, яка посилає слухача.

Плата за харчі вноситься Губсельбанкові наперед, через що кожний командируємий на курси повинен мати на руках необхідну суму грошей Всі командируємі на курси, маючи на руках командировочні посвідка від своїх с.-г. кредитових т-в, повинні явиться до Губсельбанку, який видає командировки на курси.

Термін (строк) курсів—півтора-місячний

На обговорення читачів.

Трактор і організація курсів трактористів.

На районових с.-г. виставках в окрузі трактори зробили революцію.

Кожний селянин, який бачив трактора, задумався над тим, що краще: чи трактор, чи кінь.

Але, не дивлячись на успіх трактора,—він мало продвинувся в селянську гущу.

В більшості придбали трактори комуни, артілі та товариства по сумісній обробці землі. Селяни зараз бажають придбати трактори, але не знають, як їх придбати та й за браком трактористів селяни замислюються—а хто на ньому буде робити?

Само собою з цього виникає питання - необхідно трактористів підготувати із селян.

Де повинні бути курси й чия ця справа

На мою думку, в Сумській окрузі необхідно влаштувати курси трактористів, і цим повинна зайнятись Сумська с.-г. спілка разом із Сільмаштрестом. Цим ми приближимо курси до села і здешевим їх.

Справа організації курсів в окрузі та разом з цим організації майстерні для ремонту тракторів уповні наспіло, прийнявши на увагу те, що землевлаштування в нашій окрузі провадиться в широкім розмірі, а разом з цим організація громадських сівозмінів викличуть з боку селян потребу на трактори.

В червоній армії необхідно червоноармійців знайомити з трактором.

В червоній армії—більшість селян і, на мою думку, необхідно ввести години зайняться по тракторізації сільського господарства. Повернувшись на село, червоноармійці будуть першими організаторами тракторних т-в.

Але це питання необхідно грунтовно обговорити.

Ф. Х. Зимогляд.

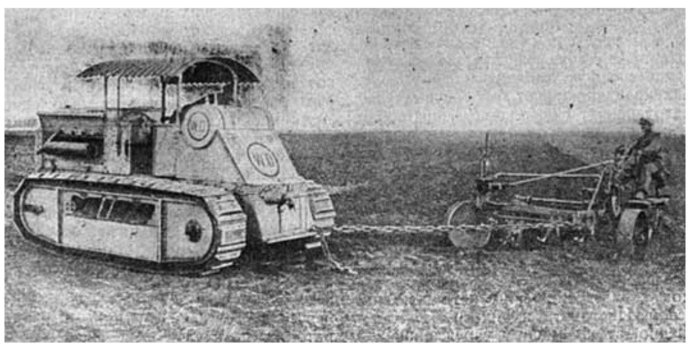
——

ВІД РЕДАКЦІЇ: Стаття міститься в порядкові обговорення. Прохання до всіх зацікавлених установ, а також агрономів і селян висловитись з приводу зачепленого питання.

ПЕРШИЙ ТРАКТОР ДО ПЕРШОГО ТРАВНЯ
спростування радянського міфу

Окрему сторінку в історію тракторизації та українського тракторобудування вписали представники Харківського паровозобудівного заводу імені Комінтерну (ХПЗ), який був заснований ще наприкінці XIX століття. Будівництво заводу було завершене 1 листопада 1897 року і вже незабаром він випустив першого паровоза. Крім паровозів на заводі також випускали великогабаритні станки, парові котли для морських човнів, гідравлічні крани, преси, сільськогосподарські машини, а в 1924 році за планом Ради Праці і Оборони СРСР тут освоїли випуск гусеничного трактора, який пізніше отримав назву «Комунар».

Історія появи цього трактора була докладно висвітлена **О. Г. Кривоконем** в низці його статей та в монографії, присвяченій розвитку вітчизняного тракторобудування. Зокрема, автор вказував на те, що цей трактор був скопійований з німецького трактора «WD» фірми Ганомаг (Hanomag) [3, 146]. До цього питання не раз зверталися й інші історики, науковці, журналісти, які підтримували радянський міф, про те, що перший трактор на ХПЗ був випущений у травні 1924 р., а точніше – напередодні Першотравня. Чому міф?



Гусеничний трактор «WD»

За офіційною версією, яка, наприклад, була оприлюднена в «История Украинской ССР в 10-ти тт.: (Київ, 1984. Т. 7.), перші зразки гусеничного трактора були виготовлені до травневих свят 1924 року. Ще раніше ця інформація була розтиражована радянською пресою. Так, 15.04.1924 року газета «Голос праці» та низка інших видань повідомили, що *«На машинобудівельному заводі в Харкові буде випущено до 1-го травня перший трактор. Випуском цього трактора відкривається широкий програм тракторобудівлі на Україні. Випущений заводом трактор буде брати участь в Першотравневій демонстрації між робітничими колонами»*.

Сказано – зроблено. 1 травня 1924 року під час велелюдної демонстрації в Харкові керівництву республіки справді показали новенький гусеничний трактор, який очолював колону Харківського паровозобудівного заводу. Ось як описували цю подію тодішні газети.

«Харьковский пролетарий» від 24.05.1924:

«1-е мая и живой трактор.

... Идет, идет! — раздается на улице. Показывается на Петинке красивый трактор, шумящий и ведущий позади себя колонны празднично одетых паровозников. Вот двинулась вперед и вся Петинка. Впереди всех с шумом и с грохотом по мостовой быстро плывет, выкрашенный в красный цвет трактор — машина, а позади него с такой же скоростью, ползет белый трактор немецкой системы…»

«Коммунист» від 03.05.1924:

«В колоннах Петинки.

…Красная Петинка двинулась в город всеми заводами. Шествие ведет железный авангард – паровозники. Сегодня у ХПЗ «Октябрины». Сегодня он преподносит Республике новорожденного – первый трактор собственного производства. Вот он именинник, впереди всей Петинки, окрашенный в свежий цвет травы, убранный зеленым, боа – гирляндами из ельника.

На его бортах лозунги:

*– **Ты не веришь в творческую рабочую силу – смотри и убедись.** Убедиться легко: стоит посмотреть на другой трактор, германский, вышедший вместе с русским товарищем на маевку. Ему – 35 сил, а русскому – 50 и он может тянуть за собой 12 лемехов. ХПЗ взял за основу заграничный трактор и сделал новый, усилив и отчасти изменив конструкцию.*

По истине, смелая большевистская затея: строить трактор на заводе, технически отсталом, не имея специальных моделей и станков. Только коллективная напряженная воля, воспитанная в рабочем классе Лениным, опрокинула трудности. Дальше работа пойдет крепким ладом. ХПЗ надеется выпускать в день 4 трактора. Тогда смычка между землей и фабрикой, завещанная Лениным, станет живым делом. Тогда быстрее пойдет преображение сельского хозяйства на основах ленинизма».

«Геть неписменність» від 19.05.1924:

«Як святкували день І-го травня.

*У нас у Харкові в урочистих походах брало участь понад 150.000 люду. Попереду був трактор – перший трактор, збудований на Україні. На ньому плакат: **Коли ти не віриш у творчу міць робітничої кляси, то подивись і побачиш.** Рух по вулицях не стихав до пізнього вечора»...*

Історія з першим українським гусеничним трактором, а в пресі його ще називали «русским» і «радянським», швидко обростала легендами, бо, виявляється, не всі вірили в те, що на Харківському паровозобудівному заводі зможуть так швидко освоїти випуск гусеничного трактора. Насамперед, у це не вірили самі інженери, які над ним працювали. Але, раптом на заводі знайшовся один мудрий робітник (звичайно ж, член партії), який взяв на себе вирішення складного технічного завдання і врятував ситуацію. Вже 24 травня 1924 року про нього розповіла газета «Харьковский пролетарий»:

«Рабочий изобретатель – тов. Василий Захаров.

…1-е мая приближается. Вот уже приближается и май. Только и слышится на заводе разговор среди рабочих и служащих о предполагаемом выпуске первого трактора на Украине. Во что бы то ни стало, нужно выпустить к 1-му мая собственный трактор»!

Но вот загвоздка! – «Не успеем мы выпустить первый трактор к 1-му мая»... – говорят инженеры завода. – «Радиатор для трактора можно только за границей сделать. У нас нет оборудования, и нет специалистов» ...

Рабочий изобретатель--тов. Василий Захаров.

Суть изобретения.

Тракторный радиатор, служащий в машине для охлаждения воды, является одной из главных, необходимых частей машины трактора. Тов. Захаров, рассмотрев всесторонне радиатор системы немецкого трактора, приступает сначала к оборудованию и приспособлению для выработки отдельных частей своего радиатора. Нарезывает он быстро, благодаря собственному приспособлению, медные трубки к радиатору. При помощи своих учеников из школы фабзавуча, быстро складывает 205 тоненьких пластинок из меди и пропускает в отверстия—49 медных трубочек. Остается скрепить и полудить медь. Тов. Захаров прибавляет в расплавленную массу олова и свинца только ему на практике известную часть вещества. Радиатор, наконец, вынут из расплавленной жидкости и готов для трактора. Ни одной сотой в радиаторе не было залито застывающей металлической жидкостью.

Рабочий самородок тов. В. Захаров

Но вот загвоздка!

Тов. Захаров делает вызов инженерам.

Но вот находится смельчак среди рабочих и всем громогласно заявляет за 10 дней до 1-го мая: – «Я сделаю радиатор!»

Заявление тов. Захарова огорошило инженеров. Спецы сомнительно качали головой. А рабочие, веря в способность т. Захарова, поощряли его: «Докажи им, Вася, что значит рабочий!».

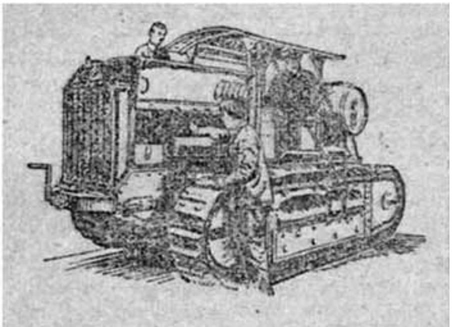
На другой день.

На другой день, когда радиатор был уже готов и поставлен в рамку трактора, инженеры и администрация были поражены успехом тов. Захарова. Один из инженеров воскликнул:

— Вот так здорово! Это и нужно было доказать!

Попробовали трактор – идет... Ну, молодцом, тов. Захаров, выручил нас! – радостно говорили беспартийные рабочие и члены партии тов. Захарову, пожимая ему руку.

Канун 8-го план. Накануне 1-го мая Захаров с замиранием сердца ждет рассвета. Как же! Завтра должен побежать первый на Украине, а быть может и во всем Союзе Советских Республик, трактор, сделанный весь руками рабочих из собственного материала. Изобретатель т. Захаров предвкушал ту радость, которая должна зажечь его самого, всех паровозников, всех металлистов, всех рабочих гор. Харькова, при виде бегущего трактора. Тов. Захаров не спит всю ночь. Он думает о тракторе и о 1-м мая…» [98].


Новый трактор, сделанный на ХПЗ.

Не важко здогадатися, навіщо працівникам редакції довелося вигадувати цю історію з радіатором і робітником-винахідником. Дійсно, далеко не всі вірили у творчу силу робітничого класу, який ніколи не випускав тракторів. Тому до 1 травня 1924 р. ХПЗ ніяк не міг освоїти випуск нового трактора, навіть маючи за зразок німецький оригінал і креслення усіх деталей до останнього болта. І справа не лише в радіаторі. А мотор? А ходова частина? А коробка передач? Для виготовлення цих вузлів та агрегатів треба було мати необхідні верстати та заготовки, кваліфікованих робітників і багато інших умов, яких на заводі не було. І це підтверджують публікації в інших радянських виданнях, які з'явилися вже після 1 травня 1924 року.

Наприклад, у травні 1924 р. журнал «Пламя» надрукував розлогу статтю «Советский В.Д.» із розповіддю про героїчні зусилля робітнив ХПЗ та учнів школи фабзауча, які «творили» перший «радянський трактор». Тільки про робітника-винахідника товариша Захарова у ній чомусь вже не згадували: *«Работали бригадами… Никто не знал трактора, а многие даже и не видели его. Точную проектировку заменяло рабочее нутро, чувствовавшее что нужно сделать. Каждый рабочий был инженером, и каждый инженер – рабочим. Все вносили поправки, все творили. Надо было создать трактор, по меньшей мере, не хуже германского ВД...»* [99, 20-21]. І далі в такому ж дусі. Крім того, автор статті переконував, що роботи з будівництва нового трактора були розпочаті у жовтні 1923 року, а 25 квітня наступного року він був випробуваний у цеху.

1 травня перший радянський трактор разом із своїм прототипом вже брав участь у демонстрації: *«С гигантов и мелких частных предприятий в ряд, плечом к плечу, наверх к иподрому, и с веселым рычанием плыли впереди, в почетном карауле, два трактора – отец и сын. Рабочие*

лукаво объясняют: – Знаете, в городе говорят, что мы скелет сделали, а в него все немецкое нутро вставили. Значит, как бы из одного трактора в другой переложили. Ну, мы и пустили их рядом – нашинский и штреземановский. Выкусите и не сумнивайтесь! – А директор завода тов. Руденко, сохраняя необходимое равнодушие, уверяет, что все шло по плану, что трактор не мог опоздать, ибо творческие силы рабочего класса неисчерпаемы» [99, 21-22]. Цікаво, що в цій же статті було вміщено 6 фотографій із різними деталями трактора та робітниками збирального цеху за роботою. А от фотографії вже зібраного трактора немає. Це фото (причому дуже не якісне) чомусь було вміщене зовсім в іншій статті, що загалом було не характерно для журналу «Пламя». Так що роздивитися який саме трактор брав участь у першотравневій демонстрації, практично не можливо.

Пізніше великий репортаж із складального цеху ХПЗ дала газета «Комуніст», яка повідомила, що *«В цехе имеется 10–12 готовых тракторов, а 10 находятся в стадии сборки. В специально пристроенном к тракторному цеху корпусе для сборки работа будет производиться по системе Форда. Уже теперь, на 3-х параллельных движущихся платформах, одновременно начата сборка 3 тракторов…»* [100].

Важливо, що газета дала і панорамний малюнок із збирального цеху (офсетний фотодрук на той час ще не освоїли), на якому видно в напіврозібраному стані близько десятка гусеничних тракторів. Окремо було подано малюнок одного нового трактора, зробленого на ХПЗ. Але за конструкцією передньої частини можна зрозуміти, що це все той же німецький трактор WD-50 фірми «Ганомаг».

А де ж оті 10–12 (яка точність!) готових тракторів? Їх чомусь не намалювали.

Цікаві відгуки після відвідування тракторного цеху ХПЗ залишив і відомий німецький професор **Шлезінгер**, якого сюди запросили для того, щоб він дав експертний висновок про те, наскільки можливо налагодити на ХПЗ масове виробництво тракторів. Пізніше, доповідаючи про результати своїх спостережень на засіданні Головметалу в Москві, професор зауважував, що *«При рассмотрении отдельных деталей трактора ХПЗ установлено около 40 различных дефектов, что говорит о поспешном выпуске готовых тракторов, – без достаточной проработки деталей в монтажном бюро... Вследствие отсутствия шлифовальных станков слесаря выравнивают коленчатые валы напильниками... Слесаря вынуждены иногда сами выпиливать зубья шестерен. Это – тяжелейшее преступление. Не нужно удивляться, что после этого имеется 40 процентов брака...»*, – писала газета «Пролетарий» [101].

Звертаємо увагу, що професор Шлезінгер побував на ХПЗ десь на початку червня 1925 року, а що там відбувалося роком раніше –

можна лише здогадуватись. Попри це, вожді комуністичної партії і радянського уряду вимагали від керівництва заводу великих звершень, про які можна було б заявити на увесь світ. І не коли-небуть, а до пролетарського Першотравня. Мабуть, таке ж завдання було поставлене й перед керівництвом Ленінградського заводу «Красный Путиловец» щодо випуску першого трактора «Фордзон-Путиловець». І директори обох заводів змушені були організовувати такі «звершення». Але якщо на Ленінградському заводі зуміли до 1 травня 1924 року випусти перші два трактори і цей факт був зафіксований документально, то по Харківському паровозобудівному – залишились великі сумніви.

Перші трактори Ф. П., випущені на Путилівському заводі у Ленінграді, 1924 рік

Неупереджений аналіз газетних публікацій та інших джерел дозволяє стверджувати, що до 1 травня 1924 року на ХПЗ не могли виготовити власний трактор. Тому під час велелюдної демонстрації в Харкові демонстрували все той же німецький трактор «Ганомаг», придбаний за валюту як прототип для виробництва вітчизняного трактора. При цьому видавали його за новий трактор ХПЗ. А щоб ця маніпуляція не дуже кидалася в очі, німецький трактор трохи підрихтували, перефарбували в інший колір і обвішали транспарантами та ялинковими гірляндами.

З газетних публікацій також видно, що під час першотравневої демонстрації за трактором ХПЗ ішов ще один, менший, трактор чи то німецького, чи то американського виробництва і, як писала радянська преса, на його фоні «радянський трактор» виглядав значно краще. Не зрозуміло тільки навіщо потрібно було фарбувати отой інший трактор у білий колір і чому ніде не збереглося фотографії обох тракторів? Відповідь лежить на поверхні. Та й самі радянські пропагандисти не дуже приховували своїх маніпуляцій коли стверджували: *«По истине, смелая большевистская затея: строить трактор на заводе, технически отсталом, не имея специальных моделей и станков…»* [102]. Ну, як без спеціальних станків можна було збудувати новий трактор?

Варто зауважити, що питання про випуск тракторів на ХПЗ неодноразово розглядалось президією Вищої Ради Народного Господарства (ВРНГ) й Тракторним комітетом при Українській Економічній Раді,

оскільки ця продукція мала ще й військове призначення. Але через брак фінансування та з інших причин ХПЗ не міг справитися із завданнями щодо масово випуску гусеничних тракторів. І про це також писала радянська преса.

Наприклад, на початку 1925 р. газета «Вісти ВУЦВК» повідомляла про засідання президії ВРНГ на якому з'ясувалося, що з огляду на відсутність у Південного машинобудівного тресту коштів і неодержання верстатів з-за кордону і без того зменшена програма тракторобудівництва на ХПЗ у 1924 – 25 роках не буде виконана. Завод дасть лише 102 трактори, які вже продані [103]. Пізніше газета «Харьковский пролетарий» писала, що до 15 червня 1925 року ХПЗ мав випустити ще 2 трактори нової конструкції, а до кінця операційного року дати 32 трактори, після чого розпочнеться їх масове виробництво. У 1924 – 25 рр. тут планували випустити 500 тракторів, а в 1925 – 26 рр. – 1200 [104]. Але масове виробництво тракторів так і не змогли налагодити, насамперед, через технічні та фінансові проблеми, зокрема, через високу собівартість нової техніки.

То коли ж на ХПЗ випустили першого трактора «Комунар», а точніше – копію німецького трактора WD50 фірми «Ганомаг», хоч і зміненої конструкції? Певну ясність в це питання може внести газета «Украинский экономист», яка повідомляла, що на 1-ше грудня 1924 р. на ХПЗ було випушено 9 тракторів, потужністю 50 кінських сил [105]. Всі вони були розпродані великим господарствам в Ростовському районі (мабуть, за військовим замовленням). А газета «Радянський статистик» інформувала, що *«до 1 червня (1925 р.). на Харківськім паротягобудівельнім заводі імені «Комінтерну» вибудовано 21 трактора на суму 251 250 крб. Продано ж за цей час тільки 8 тракторів»* [106]. Також газета подала помісячний графік випуску тракторів, з якого видно що у жовтні 1924 р. на ХПЗ було вироблено 3 трактори, в листопаді – 4, у грудні – 4. Далі: у січні 1925 р. було випущено 2 трактори, в лютому – 3, у березні – 0, у квітні – 2 і у травні – 3 [106].

Красная армия №1105 від 03.12.1924

Отже, з наведеної інформації можна зрозуміти, що фактично випуск тракторів на

ХПЗ було розпочато у вересні-жовтні 1924 року, тобто на півроку пізніше, ніж про це повідомляла радянська пропаганда. До цього трактор «Комунар» підміняли німецьким оригіналом, можливо, дещо видозміненим, щоб ввести в оману широку громадськість. З цією метою, наприклад, у пресі повідомляли про успішні випробування нового трактора, які проходили у травні 1924 року, хоча насправді тоді випробовували німецький оригінал. Випробування нового, а точніше – оновленого і модернізованого трактора, виготовленого на основі німецького WD-50, розпочали лише у вересні-листопаді того року, про що повідомляла газета «Комуніст» та інші видання. Схоже, тоді ж «новий» трактор отримав і нову назву – «Комунар».

Вважаємо, що для істориків та науковців, які вивчають історію вітчизняного тракторобудування, такі факти мають принципове значення. Попри це, вони й далі продовжують поширювати у своїх публікаціях старий радянський міф про перший трактор «Комунар», який був випущений до 1 травня 1924 року.

До речі, передивившись безліч періодичних видань за 1924 рік, ми не знайшли в них жодного чіткого фото «першого радянського трактора», зробленого на ХПЗ. Про фото в журналі «Пламя» вже говорили. Це ж фото, але дещо кращої якості, також було розміщене в журналі «Радянський селянин» (№7 за 1924 р.). Але розпізнати по ньому який саме трактор брав участь у першотравневій демонстрації 1924 року, знову ж таки – не можливо. І це також багато про що говорить.

Ще один радянський міф про трактор ХПЗ стосується його призначення, оскільки в багатьох газетних публікаціях наголошувалось на тому, що він піде в народне господарство. Проте, на сторінках радянської преси, яка виходила у 1924–1925 роках, вдалося знайти лише одне повідомлення в якому ішлося про те, що до 1 грудня 1924 р. на ХПЗ було випущено 9 тракторів і всі вони були продані великим господарствам. Але яким саме – газета не уточнювала.

З інших публікацій, які поширювались у пресі, можна зробити висновок, що трактор «Комунар» за своєю потужністю (50 к.с.) не зовсім підходив для використання малими та середніми господарствами, хоча міг тягнути 12-лемішний плуг. Тому селянам держава продавала переважно «Фордзони» та «Запо-

Трактор «Комунар» на польових випробуваннях

рожці», а «Комунари» передавала в армійські частини, де їх використовували в якості гарматних тягачів. Крім того, замовників відлякувала висока ціна на трактор ХПЗ, яка сягала 11,5–12,0 тис. крб. Пізніше за рішенням Ради Праці і Оборони СРРС вартість трактора була знижена до 8 тис. крб. [107], але для більшості споживачів він всерівно залишався недоступним. У зв'язку цим у листопаді 1926 р. президія Держплану визнала за необхідне виділити достатні кредити на викуп у ХПЗ 150 тракторів типу WD.

І все ж, держава не відмовилась від виробництва цього трактора, який із самого початку готувався для Червоної армії. На це, насамперед, вказує участь представників військового відомства у випробуваннях трактора WD-50, закупленого в Німеччині, та перших зразків вітчизняного трактора, виготовленого на його основі. Радянська преса із захопленням повідомляла, що за деякими характеристиками радянський трактор суттєво перевершував німецький прототип, хоча цей факт також викликає великі сумніви.

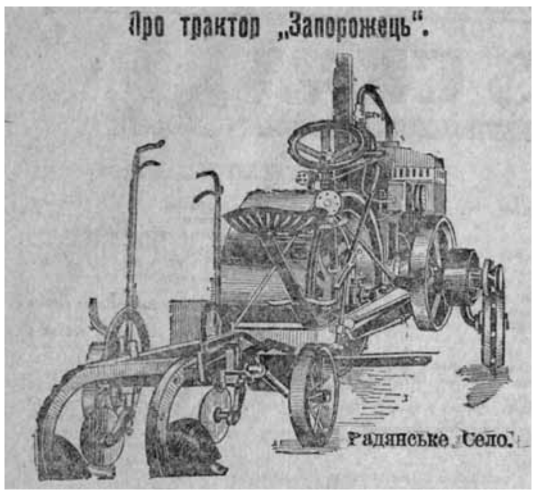
Загалом впродовж 1924–1931 років на Харківському паровозобудівному заводі було випущено близько 2 тисяч тракторів під маркою «Комунар». У 1935–1940 роках на підприємстві також випускали гусеничний трактор «Комінтерн», а з 1932 року освоїли виробництво танків, яке триває і досі, але вже на Харківському заводі транспортного машинобудування ім. В. А. Малишева.

Трактор «Комунар» на польових випробуваннях. Журнал «Всесвіт», 1925 р.

Трактор «Комунар» за транспортуванням гармати. Журнал «Всесвіт», 1925 р.

ЛЕГЕНДАРНИЙ «ЗАПОРОЖЕЦЬ»

Було б не справедливо, аби описуючи різні типи і марки тракторів, у цій роботі ми не згадали про легендарний, але трохи забутий трактор «Запорожець», який у 20-х роках випускали на Велико-Токмацькому машинобудівному заводі «Червоний прогрес» на Запоріжжі. Це дійсно був перший український, а також радянський трактор, про який багато писала більшовицька преса. У квітні 1923 року про його появу повідомили відразу кілька центральних видань, в т.ч. газета «Промышленность и торговля Украины», яка писала: *«На заводе № 14 – б. Копп (в Кичкасе) Юж. Укр. Трест-Сельмаша выпущен первый Украинский трактор. На тракторе установлен вертик. нефтяной 12-сильн. двигатель типа «Аванс» двухтактный с калоризатором, работающий на черной нефти. При испытаниях (с участием представителя УСНХ инж. Земельса) трактор производил вспашку средней глубины на 3-3,5 версты в час. Продуктивность около 2 десятин в рабочий день. Цель заводоуправления – получение недорогого трактора, работающего на дешевом горючем и несложного в смысле ухода, – можно считать достигнутой. Трактор-трехколесный, след. упрощение конструкции. Сейчас заготовляется еще 4 таких трактора. Экспонат намечен к участию во Всеросс. с-хозвыставке в Москве»* [108].



Всеросійська сільськогосподарська і кустарно-промислова виставка була відкрита 19 серпня 1923 р. і дослідний екземпляр трактора «Запорожець» на ній отримав спеціальну нагороду а також схвальні відгуки фахівців. Згодом у «Трудах Госплана…» один з них, професор **О. С. Бріткін**, детально описав технічні характеристики цього трактора і навіть подав його креслення, які передають оригінальну конструкцію цієї машини, зробленої на колишньому заводі землеробних машин **А. Я. Копа** та націоналізованому заводі **А. А. Унгера**.

Хто ж був конструктором цього трактора?

«Після відомої постанови Держплану про розвиток власного тракторобудівництва, за ініціятивою теперішнього голови Укртрестсельмашу тов. Білоцерковця взялися за конструювання трактора й на Кічкаському машинобудівельному заводі (кол. Коппа), – писала газета «Вісти ВУЦВК». – *Найгарячіше взявся за цю справу конструктор заводу тов. Пауліс, що й був творцем «Запорожця»* [109]. Втім, інженер **В. Земельс**, який проводив випробування першого трактора «Запорожець», зазначає, що його сконструювали інженери **Г. Ремпель** і **Л. Унгер** [110]. Цю інформацію уточнив вже сучасний дослідник вітчизняного тракторобудування **О. Г. Кривоконь**. Посилаючись на архівні документи, він зазначає, що творцями «Запорожця» були інженери **Абрам Петрович Унгер**, **Леонгард Абрамович Унгер** та **Яків Гергардович Ремпель**, які ще у 1921 році сконструювали й зібрали дослідний зразок трактора [3, 133]. А от яку роль в цьому процесі відіграли товариші Білоцерковець і Пауліс достеменно невідомо.

Що ж до конструкції і робочих характеристик трактора «Запорожець», то вони були наведені у статті професора **О. С. Бріткіна**, яку публікуємо нижче мовою оригіналу. І хоч у своїй роботі ми не ставили за мету заглиблюватись в технічні деталі тракторів, тут особливий випадок. Адже «Запорожець» є легендою українського і радянського тракторобудування, хоча пізніше багато радянських науковців обходили цей факт своєю увагою. Можливо, їх відлякувала незвична конструкція цього трактора, який мав одне ведуче заднє колесо (у 1925 р. інженер Л.А.Унгер навіть намагався запатентувати цей винахід). А можливо, насторожувала незвична назва трактора, яка нагадувала про безстрашних запорізьких козаків. Як би там не було, а трактор «Запорожець» випускали саме під такою назвою і з нею він увійшов в історію. Чому більшовицька влада не наважилась його перейменувати у своєму дусі, скажімо, на «Червоний Запорожець» – досі залишається загадкою.

До цього додамо, що до нашого часу в Україні збереглося лише кілька екземплярів трактора «Запорожець». Один з них знаходиться в Музеї техніки заводу «Мотор-Січ», інший – в Чернігівському обласному історичному музеї імені В. В. Тарнавського». Кажуть, що до цього музею трактор приїхав своїм ходом у 1958 році і з тих пір залишається одним з найцікавіших експонатів цієї установи.

А. С. Бриткин

Трактор «Запорожец» Южсельмаштреста

«Трактор «Запорожец», сконструированный и построенный заводами Южно-Украинского Сельмаштреста, бывш. А. Я. Коп и А. А. Унгер, в Кичкасе, близ г. Александрова (сучасне Запоріжжя, – авт.), путем постепенного изменения и пробы ряда опытных моделей, носит чисто русские простоты устройства, незатейлевости в обращении и особой применимости к условиям южного земледелия. Правда, он не удовлетворяет всем строгим требованиям, которые предъявляются теперь на основании практики заграничного тракторостроения, где в образцах сложных усовершенствованных машин выставляются непременным условием: несколько скоростей рабочего хода, задний ход, нормальное четырехколесное подрессорное шасси и проч.

Трактор «Запорожец».

«Запорожец» отступил от этого в целях удешевления и упрощения, учитывая некультурность нашего тракториста, который не имеет подготовки и необходимых знаний, тем более, что в деревне на тракторе будет работать крестьянин с слабым понятием о тонких механизмах. Поэтому мы видим совершенно правильный подход к конструкции русского трактора: отброшены все сложные малодоступные части, вместо автомобильного мотора с его сложным карбюратором, магнето и соответствующей арматурой, непонятными крестьянину, поставлен простой одноцилиндровый вертикальный двухтактный двигатель, работающий на нефти, которая является русским жидким топливом, более доступным чем бензин или керосин. Шведы уже давно учли особенные достоинства нефтяного двигателя и применили его в тракторах «Мунктель» и «Аванс», с которым «Запорожец» имеет много схожего в типе и двигателя и передачи.

Самое основное в тракторе – это двигатель, его капризы, неполадки тяжело отражаются на работе и выполнение его для такой тяжелой работы, где он подвергается большим внезапным перегрузкам и вибрациям, должно быть очень тщательно. Двигатель взят был сначала мощностью в 12 л.с., которая в последней модели повысилась до 15 л.с.,

(диаметр цилиндра 200 мм, ход поршня 240 мм, число оборотов в мин. 400), постройки завода №8 того же Сельмаштреста, бывш. Бр. Загорелиных, в г. Большом Токмаке, давно уже изготовлявшего в большом количестве такие двигатели «Триумф», самого обычного вертикального типа, с небольшим сжатием, с запальной головкой, с впрыскиванием воды в цилиндр и регулировкой пропусками подачи нефти, не очень экономичный, но вполне понятный крестьянину, привыкшему к нему и изучившему его в работе на молотилках, мельницах и т.п. Такой двухтактный бесклапанный тип двигателя менее капризен, хотя неэкономичен, тяжеловат, малоуравновешен, имеет лишь один маховик, регулировка груба, впрыскивание воды в цилиндр неудобно в работе, но все таки это простая «нефтянка, знакомая любому крестьянину, у которого она без отказа работает на молотилке и мельнице. Заводка, пуск, регулировка числа оборотов (от 250 до 500 об. в мин.) и реверсирование двигателя упрощены.

Расход нефти на десятину пашни с 2-лемешным плугом Оливера шириной захвата 24" по последним испытаниям с.г. равнялся 1,5 пуда, расход олеонафта 10 ф., керосина на пуск 0,4 ф., воды для охлаждения 5 ведер на десятину.

Желательно, конечно, облегчить двигатель, повысить сжатие, устранить впрыск воды в цилиндр, уравновесить, разгрузить коленчатый вал, поставить маховик и с другой стороны, хотя в данном случае маховик с одного бока рамы уравновешивается весом коробки передач с другого бока. Завод уже достиг уменьшения веса с 160 пуд. в первой модели до 120 пуд. в последней и можно надеется, что в дальнейшем еще понизиться с 52 кг на силу до нормы 45 кг. Веса частей достаточно равномерно распределены на колеса: рабочие 70 пуд., передние 50 пуд., что даст давление на 1 см ширины обода 24 кг.

Подвод воздуха в рабочую камеру через высокую трубу слегка фильтрует его от пыли и грязи, уменьшает износ цилиндров и забивание листвой всасывающего клапана. Выхлоп газов в глушитель и отвод их довольно удобны.

Пуск двигателя нагревом колонки обычен. Вертикальный двигатель по типу «Аванс» дает наибольшую доступность для осмотра, выемки поршня, компактность и простоту обслуживания. Распределение нагрузки от двигателя на раму сделано удачно. Охлаждение цилиндра водой через радиатор из медных трубок, рационально обслуживаемый сидящими на одном валу водяной центробежной помпой и вентилятором с облегающим кожухом, направляющим ток воздуха вдоль труб, можно упростить более удобной и дешевой грядирней на подобие «Аванс» или «Мунктель», где она сделана из простых железных труб, легко заменяемых и очищаемых от накипи, недоступных порче от ударов.

На первой модели расположение вентилятора у радиатора было иное, и в последней модели это переконструировано.

Рама трактора из прямых железных швеллерных балок №18, жестко склепанных в углах и связанных поперек, прочна и проста для изготовления и ремонта. Прицеп орудий к раме в чертежах завода не разработан – он должен быть устроен в виде жесткого кронштейна, допускающего установку по ширине и высоте, и имеет пружинный модератор. Отсутствие подрессорности рамы представляет известный недостаток, с которым приходится мириться в виду упрощения.

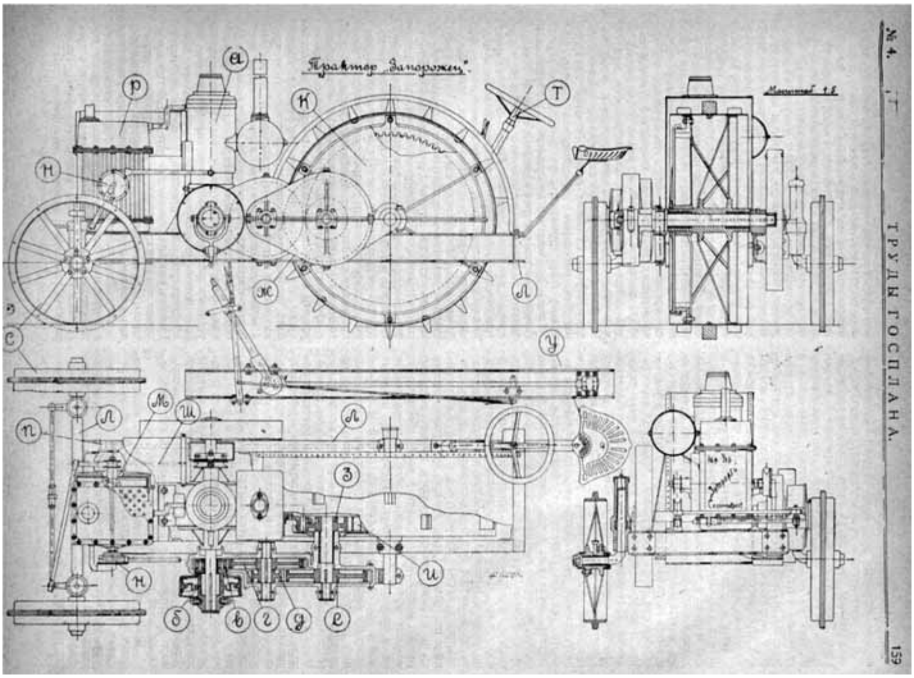
Передача от вала мотора осуществляется простой надежной фрикционной муфтой системы Домен-Леблан (завода Гроба) с простой кожаной обшивкой у 2-х башмаков, удобно надеваемой и натягиваемой двумя болтиками. Это хорошо для ремонта, так как ленту декабалата или ферродо сейчас не скоро найдешь.

Коробка скоростей – это простая деталь из простых железных цилиндрических шестерен, знакомых крестьянину по косилке и лобогрейке. Коробка с подшипниками отлита в одно целое и надежно закреплена в четырех местах: на продолжении оси ходового колеса, в двух подшипниках, жестко привернутых к раме, и на угольнике под рамой.

Герметичность от проникновения пыли и грязи, смазка шестерен вполне надежны; работа зацепления шестерен в масле обеспечивает меньшее трение, меньший износ и предохраняет от возможности поломок. Подшипники передачи можно всегда ощупать снаружи рукой и вовремя заметить нагревание; сняв крышку, получается полный доступ к шестерням, которые находятся все на виду; обеспечена возможность заметить минимальное расстройство заводской установки и сборки. Бронзовые втулки для подшипников имеют в русских условиях большое преимущество перед шарикоподшипниками, которые в случае порчи шарика теперь невозможно заменить, тогда как втулку всегда можно иметь в запасе или изготовить в любой мастерской.

Вообще замена износившихся частей запасными частями в таком тракторе очень проста, эти части незамысловаты: бронзовые целые втулки легче и надежнее сменить, нежели залитые баббитом, которые допускают при переливке нарушение заводской установки, перекос осей шестерен и неправильность зацепления, а также опасность излишней затяжки шеек и перегрев или задирку их.

Таким образом, точная заводская установка передач всегда сохраняется, устраняя неумелое обращение. Расположение коробки сбоку трактора, на весу, облегчает доступ и осмотр шестерен; не надо лезть вниз или внутрь трактора; отвертывая несколько гаек и снимая крышку, получают все части на виду. Небольшое сомнение вызывает низкое



Креслення трактора «Запорожець» із книги «Труды Госплана...», кн. IV, 1923 р.

расположение нижних частей коробки, могущих сесть на встречный пенек или бугор и затормозить трактор, но этого нельзя ожидать на ровных степях юга.

Отсутствие второй скорости и заднего хода искупается возможностью легко реверсировать двигатель и регулировать число оборотов двигателя с 250 до 500 в минуту, а следовательно скорость з 3-х до 5 верст в час, прямо з сиденья тракториста, тяжками подкручивания маятниковый регулятор, что привычно для крестьянина, вручную перестраивающего этот регулятор при молотьбе.

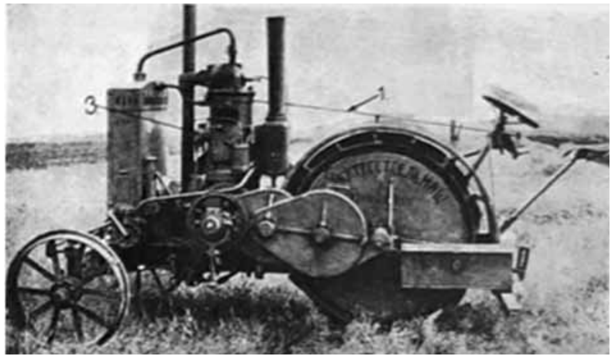
Задний ход, конечно, необходим при узких загонах и при наезде на препятствие, яму, канаву, кочку. В этом случае «Запорожец» справляется реверсированием двигателя, может быть, немного дольше, но ведь трактор рассчитан на ровные степи, где препятствий таких нет, а удешевление передачи выходит значительное вследствие уменьшения и упрощения «Запорожца» для устранения дорогой и сложной дифференциальной передачи, легко ломающейся и недоступной для осмотра, применяется одно широкое ходовое колесо, против котрого имеются некоторые предубеждения: американцы начали было применять его в тракторах Грей, Nilsen др., хотя это не привилось, и нор-

мальным типом является четырех-колесный трактор. Немцы, однако, упорно держатся за это колесо и такие заводы, как Бенц-Зендлинг, Косто, Фрейнд строят тракторы с одним задним ходовым колесом и нормальным передком, при чем выставляют такие преимущества широкого заднего обода, как подготовка поля работающему сзади плугу; бурьян, кустарник, пожнивье – прикатываются катком и не забивают стойки плуга.

Вероятно, конструктора, спроектировавшие «Запорожец», учли это обстоятельство, особенно тяжело сказывающееся на работе тракторов и плугов американского типа на южно-русских некультурных полях, где сорники: амарантус, верблюжник и др. вырастают буйно целыми кустами, и стойки плугов забиваются так, что приходится постоянно останавливаться и вытаскивать с плугов груды стебелей. Широкое колесо примнет все эти стебли и шпорами раздробит их на мелкие куски, так что плуг не будет забиваться. Далее, одно широкое колесо представляет известное преимущество для чистки от налипающей земли, что в южно-русских районах во влажное время особенно отягощает работу: глыбы земли налипают на обод и постоянно приходится их счищать скребком или ломиком, что в одном колесе значительно ускоряется. Шпоры на колесе, по-видимому, еще не разработаны конструктивно, и в практике, даже американской, их предлагают несколько типов. Русские условия должны выявить, какой тип шпор лучше подходит: отдельные ли чугунные острые шипы, как предлагают конструкторы «Запорожца», или длинные спиральные угольники или угольники в елку. Защита колеса чехлом достаточно удобна, и постановка бака для топлива на этот чехол тоже вполне рациональна для подвода нефти в двигатель самотеком и для наполнения бака. Таким образом, тракторист защищен от грязи и пыли с колеса, и в тоже время регулировка топлива у него под руками.

Важная деталь – это ось, втулка колеса и смазка его. Ось неподвижно закреплена в подшипниках на раме, которая, таким образом, жестко связана в этом месте. Густая смазка на втулку поступает через центральное отверстие в оси, нажимая с торцов колпаками-гайками, и выдавливается в полость втулки, где будет иметься достаточный запас ее, а затем выдавливается в торец, предохраняя от проникновения пыли. Это самый надежный и понятный крестьянину способ смазки лучше, нежели всякие Штауферы во втулку, трубочки и т.п., теряющиеся и забывающиеся грязью.

Концевые подшипники дают гарантию правильной заводской установки и сохранения параллелизма валов и зацепления шестерен. Концевая шестерня от передачи сцепляется с большим зубчатым венцом с внутренним зацеплением. Это удобно для увеличения передаточного



числа и для жесткости, но встречает возражения практиков, которые замечают, что внутреннее зацепление быстро забивается грязью, впресовывающейся в зубья, которые стираются и ломаются. В данном случае коструктора обеспечили надежную защиту зубчатого венца, закрыв его чехлом с войлочным воротником, защищающим от пыли, которая, конечно, будет забиваться, но в минимальном количестве, и ее можно по временам вычищать в боковые люки. Центровка венца производиться подтяжкой раскрепами на втулке.

Конечно, остается в силе возражение против одного ходового колеса, что оно мешает для междурядной или грядковой обработки, что при крутых поворотах, когда колесо сильно погрузилось в землю, на передок будут большие напряжения, и усилия для поворота будут значительны, и трактор может поворачиваться только по кругу большого радиуса, и вообще поворотливость и маневрирование трактора затруднительнее, чем у нормального четырех-колесного трактора. Однако, на ровных южно-русских степях при длинных загонах это обстоятельство не особенно важно, огрехи в углах поворотов будут и их придется запахивать лошадьми, а усилия на передок воспринимаются его жесткой конструкцией.

Передок достаточно крепок и универсален. Особенно важно, что переднее правое колесо идет по борозде, при чем горизонтальность трактора соблюдается спусканием оси простым солидным установом, хотя размеры колена у оси колеса, обычного типа передкового плуга, кажутся немного слабоватыми. Это устройство действует как гайдл, раз установленный по борозде трактор идет ровно и не требует постоянного внимания тракториста, обычно не выпускающего рулевой маховичек из рук, так как любой камень или ямка отклоняет трактор в сторону, затем это соответствует навыкам крестьянина, привыкшего так пахать передковым плугом.

Установка горизонтальности рамы предохраняет цилиндр двигателя от бокового износа. Зализывание почвы бороздовым колесом, в котором опытние агрономы упрекают даже балансирный Сакковский плуг, хотя и будет, но не имеет уже особенного значения. Управление передком рулевым маховичком с передачей с тягами к регулятору для

изменения числа оборотов, рычаг отводки муфты, все упрощены, расположены очень удобно и понятны для всякого.

Преимущества составляют легкость и удобство посадки тракториста на седло при низком расположении рамы и вообще небольших размерах трактора, к которому крестьянин подходит как к своей телеге, без страха, не так как к старым громоздким тракторам Кейс, Могул и другим, представляющим со своими будками целый дом. Небольшие размеры трактора и сравнительно небольшой вес его облегчает переход трактора по грунтовым дорогам, ветхим мостам и ввод его во двор или сарай для хранения. С агрономической стороны уплотнение почвы при широких колесах и небольшом давлении не будет заметным.

Универсальность трактора при его мощности с прицепом различных орудий, плугов, борон, сеялок, жнеек и пр. обеспечена, равно как и стационарная работа на молотилке, мельнице или лесопилке, с удобно расположенным для подтяжки ремня шкивом, привернутым к маховику, при чем небольшая скорость мотора и его регулировка облегчают эту работу, не затрачивая много излишней силы.

С производственной стороны трактор безусловно подходит к условиям и оборудованию русских небольших заводов: простые детали, несложные, небольших размеров, простые чугунные отливки, легко доступные для обработки на простых неспециальных станках без сложных приспособлений, из простых рыночных материалов, простой котельной, механической и слесарной работы с незатейливой, но надежной сборкой.

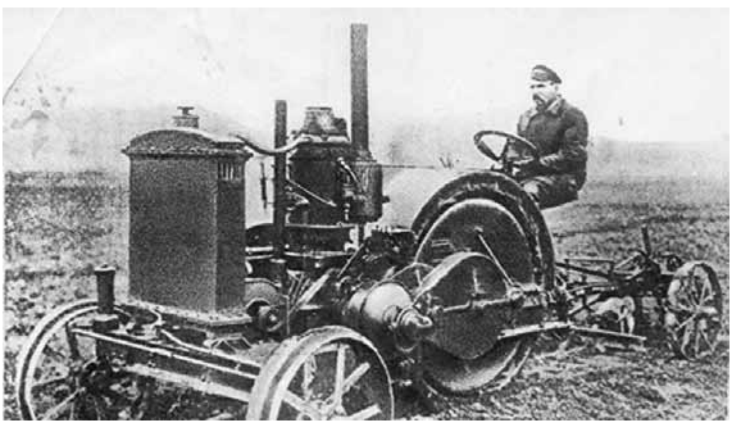
Ремонт машины не сложный и обеспечен простыми запасными частями, дешевыми и доступными. Все детали знакомые и испытанные, привычные для выполнения небольшим даже русским заводом, и поэтому дешевизна производства будет обеспечена.

Общее впечатление от трактора, откидывая жесткие требования нормализации колеса и шаси, 2-х передних и 1-й задней скорости, легкого веса и пр., благодаря разумной упрощенности деталей, совершенно благоприятное со стороны конструктивной, техническо-производственной и агрономической.

Простота и несложность трактора очень подкупают: здесь все общеизвестные простые части, нет ничего нового, неиспытанного и нет деталей, внушающих сомнение, или опасение, все подходит к специально-южно-русским условиям с.х., соответствует житейским навыкам сравнительно некультурного населения; дешевизна и доступность изготовления, ремонта запасными частями, простота нефтяного мотора, некапризность его работы обслуживания и управления, универсальность, сравнительная легкость веса, которая безусловно

уменьшится еще при дальнейшем усовершенствовании, так как все взято с большим запасом. Надо приветствовать инициативу и энергию маленького русского завода, который без лишних слов проявил максимум работоспособности в настоящее время, на свои скудные средства выпустил эти тракторы, что является несомненной победой русской машиностроительной техники, которая как-то споткнулась здесь и до сих пор не проявляла инициативы в этой области» [5, 158-161].

На обкладинці книги наведено зразок фото-реконструкції трактора «Запорожець», який був надрукований в журналі «Моделіст-конструктор» (М.-К.,1984. №4). У статті, присвяченій цьому пам'ятнику вітчизняного машинобудування, було сказано, що будівництво трактора «Запорожець» тривало до кінця 1926 року. Всього було випущено понад 500 штук таких тракторів, за іншими даними – 800. Подальший хід подій склався не на користь «Запорожця», оскільки переміг напрямок масового виробництва тракторів і «Запорожець» був знятий з виробництва. Але він назавжди залишився в історії, як яскрава пам'ятка українського тракторобудування.



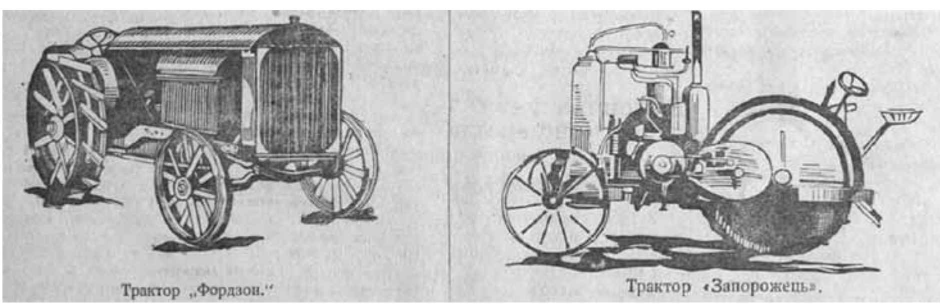
Трактор «Запорожець» за роботою в полі

«ЗАПОРОЖЕЦЬ» ПРОТИ «ФОРДЗОНА»

На початку серпня 1925 року Ленінградський державний інститут дослідної агрономії розпочав випробування тракторів системи «Запорожець» і «Фордзон», які проходили на базі Якимівської тракторовипробувальної станції. Випробувальними роботами керував професор **О. О. Алов**, а про їхні наслідки широко інформували РАТАУ (радіотелеграфне агентство України) та радянська преса. Зокрема, газета «Змичка» (Павлоград) писала, що 23 жовтня 1925 р. відбулося засідання Тракторного комітету при Наркомземі України, на якому було розглянуто наслідки випробування радянського і американського тракторів. Випробування показали, що радянський трактор не гірший за американського, хоча останній працює швидше і рівніше за нашого трактора. Але «Запорожець» споживає менше палива, має простішу конструкцію й економічно вигідніший від «Фордзона». *«Іспит буде продовжено далі, а для того, щоб задовольнити попит населення на трактори на засіданні Тракторного комітету було ухвалено рішення про те, щоб наступного року виписати з Америки ще 3 тисячі тракторів системи «Фордзон»*, – писала газета [111].

Скоріше за все, згадані випробування проводили з пропагандистською метою щоб підтримати вітчизняного тракторовиробника – Укртрестсільмаш і зацікавити сільського споживача його продукцією, яка погано розходилась. Хоча технічні характеристики обох тракторів а також їхні переваги й недоліки були добре відомі фахівцям і не потребували додаткової аргументації. А от для того, щоб переконати українського селянина в перевагах і вигідності трактора «Запорожець» перед іноземним «Фордзоном», вона знадобилася.

Як би там не було, а проведенню згаданих випробувань (вони тривали два місяці) радянська влада приділяла велику увагу. Для цього



Трактор „Фордзон.“ Трактор «Запорожець».

Тракторний комітет навіть виділив керівникам випробування 1200 крб., а редакція газети «Вісті ВУЦВК» відрядила до Якимівки свого кореспондента **П. Супруна**. Згодом він уже надіслав до редакції перший репортаж, в якому детально описав стан Якимівської тракторовипробувальної станції: *«Кілька великих сараїв та будинків із цегли – це й є Якимівська тракторовипробовча станція. Буйні степові вітри вільно гуляють між будинками, бо крім кількanадцяти молодих деревин, їм немає об віщо зачепитися... Маючи 255 дес. землі, станція зараз поволі стає на ноги, господарюючи на цій землі. Вона вже придбала 8 коней, 5 лошат, 4 корови, 3 телят, 23 вівці й одного вола. Впоратися з землею станції ще дуже важко, й тому цього року було засіяно лише 125 дес., що дали добрий врожай, – пшениця на пару, напр., дала 170 пуд. з десятини.*

Трактори випробовуються на землі станції й тому на наступний рік всю землю буде зорано й засіяно… Станція так неустаткована, так зруйнована, що на впорядкування її підуть прибутки від господарства багатьох років, як що ці прибутки взагалі будуть. Таким чином, справа величезної практичної ваги ставиться в цілковиту залежність од урожаю, що в цьому районі дуже й вередливий», – писала газета «Вісти ВУЦВК [112].

Доповнювало цю не радісну картину кладовище старих тракторів, які кореспондент побачив біля гаража станції: *«Ось колосальний англійський «Маршалль» на 60-80 сил, завбільшки з доброго паровоза. До нього й плуги відповідні – є дісковий на 21 діску й лемішний – на 12 лемішів. Коло нього – «Тітан», «Аверi», «Стальний мул», «Дюба», «Ойль-Пуль», «Кейс», – все це величезні машини, так би мовити, піонери тракторизації... Це тракторне кладовище – наочний свідок тих шляхів, якими йшла людність до механізації сільського господарства, а також, як техніка пристосовується до потреб часу»* [112].

Як бачимо, у 1925 р. Якимівська тракторовипробувальна станція знаходилась у занедбаному стані й про проведення на її базі наукових випробувань не було й мови. Тим більше, що станція не мала найнеобхіднішого обладнання, насамперед, динамометричного візка, за допомогою якого вимірювали тягові характеристики тракторів на різних швидкостях. Тому випробування цієї техніки проводили в польових умовах і звичайно ж їхні результати не претендували на точність. Ось як це описував кореспондент газети «Вісті ВУЦВК»:

«Порівнюючи роботу в полі «Запорожця» й «Фордзона» слід зауважити, що на цілині «Фордзон» іноді буксував, чого в «Запорожця» не траплялося. Це вказує на те, що у «Фордзона» вага не відповідає силі машини. На 20 своїх сил він важить лише 88 пудів (а американський «Фордзон» ще менше 71 пуд), тоді як «Запорожець» на 16 сил важить 140 пуд. Ця хиба «Фордзона» матиме значіння лише протягом кількох років, коли всю

цілину буде піднято і всі поля матимуть культурний вигляд». Також він зауважив, що при оранці на легкому грунті продуктивність роботи «Фордзона» за одну годину становить 0,25 дес. і на важкому – 0,38 дес, а продуктивність «Запорожця» відповідно становила 0,2 дес., і 0,3 дес. [113].

Під час випробування тракторів вчені та інженери також звертали увагу на витрати ними пального, що мало важливе значення для оцінки їх ефективності. Але тут варто зауважити, що трактори радянського виробництва «Запорожець» і «Коломенець» працювали на нафті, а американські «Фордзон» і «Кейс» – на гасу. Деякі фахівці вважали, що нафтові двигуни простіші за своєї конструкцією й тому більше підходять для експлуатації в наших умовах, тим більше, що на той час радянська нафтова промисловість орієнтувалась саме на випуск чорної нафти, а гас і бензин вважала другорядними продуктами. В Америці все було навпаки, і багато фахівців підтримували саме американський досвід. Остаточного бачення щодо того, який трактор краще підходить для наших умов, в їхньому середовищі ще не було. Але газета повідомляла, що місцеві селяни, які приходили дивитися на трактори, нібито говорили, що найкращою машиною для них є «Запорожець», бо, мовляв, вона проста і паливо для неї коштує дешевше…

Згодом життя повністю спростувало пропагандистську тезу про переваги радянського трактора «Запорожець» над американським «Фордзоном». І справа була не лише в технічних характеристиках цих машин. Головним аргументом у цій дискусії стала ціна на заокеанський трактор, який коштував набагато дешевше ніж інші трактори подібного класу. В Америці вартість «Фордзона» складала 395 доларів, а в СРСР – 1600-1700 крб. (з плугом і набором запасних частин). Причому, перед тим, як було ухвалене рішення про масовий імпорт цих тракторів, вони пройшли ретельні випробування на базі Ростовсько-Нахічеванської дослідної станції, де показали добрі результати.

Інженер **Є. Тамм**, який на сторінках єлисаветградської газети «Червоний шлях» (Ч.Ш., 1924. 9 травня) описував результати цих випробувань, зазначав, що, як і більшість американських тракторів, «Фордзон» був розрахований на порівняно невеликий строк служби, що складав близько 4000 годин. Тобто, після оранки 1200 десятин трактор

рекомендувалося не ремонтувати, а здавати в металобрухт. При такому швидкому зношуванні трактора і його вартості вартість оранки ним 1 десятини обходилась у 1 крб. 48 коп., а повна вартість (з урахуванням вартості пально-мастильних матеріалів, поточного ремонту, зносу та зарплати машиністу) – у 5 крб. 80 коп. Разом з тим автор відзначав і низку безперечних переваг американського трактора, який можна було використовувати не лише для оранки, а й для проведення інших сільськогосподарських робіт, де потрібна була рухома сила.

Генрі Форд

Випробування трактора «Фордзон», які проводили в СРСР, співпали в часі з виходом у світ книги **Генрі Форда** «Моє життя, мої досягнення» (1924 р.), в якій він описав історію створення свого трактора та причини його успіху. Того ж року вона була перекладена на російську мову й видана в СРСР. *«Як досвідченому машиністові, в розпорядженні якого на фермі була стерпна майстерня, мені не важко було побудувати паровий візок або трактор,* – писав у своїй книзі Г. Форд. – *При цьому мені прийшла думка використовувати його і як засіб пересування. Я був твердо переконаний, що тримати коней невигідно, беручи до уваги працю і витрати з їх утримання. Отже, потрібно було винайти і побудувати парову машину, досить легку, щоб тягти звичайний віз або плуг. Трактор здавався мені важливішим. Перекласти важку, сувору роботу фермера, з людських плечей на сталь і залізо – завжди було головним предметом мого честолюбства. Обставини винні в тому, що я вперше звернувся до виробництва власне екіпажів…»*

Далі Г. Форд описує основну ідею, яка була закладена в конструкції його трактора: *«Єдиний тип трактора, який, на мій погляд, варто виробляти, мав бути настільки легким, міцним і простим, щоб будь-хто умів ним користуватися. Понад те, він мав бути настільки дешевим, щоб будь-хто міг собі дозволити його мати. Прагнучи до цієї мети, ми працювали майже 15 років над створенням трактора і витратили чимало мільйонів доларів на досліди. При цьому ми йшли якраз тим самим шляхом, що й при створенні автомобіля. Кожна частина повинна була бути такою міцною і здатною до опору, як тільки можливо, кількість частин – якомога менше, а ціле – виготовлятися у великій кількості»*.

У своїй книзі Г. Форд також звернув увагу на багатофункціональність свого трактора, що також забезпечило йому успіх серед споживачів:

«Щоб мати можливість пристосувати трактор, крім його власних тягових функцій, ще для інших робіт, ми побудували його так, що він одночасно може вживатися і як нерухомий двигун. Якщо він не на дорозі і не в полі, він може бути з'єднаний з іншими машинами за допомогою простого приводного ременя. Одним словом, ми хотіли зробити його солідним, різнобічним джерелом сили і нам це вдалося. Він може бути використаний не тільки для орання, боронування, сіяння і жнив, а також для молотьби, для приведення в дію борошномельних, лісопильних та інших млинів, для викорчовування пнів, розгортання снігу, рішуче для всього, що вимагає двигун середньої сили, починаючи від ножиць для стрижки овець і закінчуючи друкуванням газет. Його забезпечили важкими катками, щоб возити вантажі по дорогах, полозками для льоду і колесами, щоб рухатися рейками. Коли в Детройті всі підприємства змушені були закритися через нестачу вугілля, ми ще видавали «Дірборн-Індепендент» (назва газети, – ***В. К.****), пославши один з наших тракторів до діючої від електрики друкарні, встановивши його у дворі і з'єднавши приводними пасами з друкувальними машинами на четвертому поверсі. Нашу увагу вже звертали на 95 функцій, які виконував до сих пір трактор, і, ймовірно, вони є лише незначною частиною».*

Напевне, вихід у світ книги Г. Форда також вплинув на те, що саме його трактор був обраний основним типом машини для проведення тракторизації сільського господарства СРСР у 20-х роках XX сторіччя. Не випадково і те, що саме цей трактор був взятий за зразок для виробництва радянських «Фордзонів-Путіловців» на ленінградському заводі «Красный Путиловец». До речі, це виробництво проводилось без жодної ліцензії від американської кампанії. Іншими словами, більшовицька влада поцупила іноземний трактор і, скопіювавши всі його деталі, розпочала власне виробництво. Але радянські інженери не змогли розгадати технології виготовлення окремих механізмів, і найголовніше – не змогли забезпечити високий рівень організації самого виробництва. Через це радянський «Фордзон» суттєво поступався за якістю та ціною американському й за увесь період (з 1924 по 1933 р.) в СРСР змогли випустили лише близько 36 тисяч «Фордзонів-Путіловців».

Основний же попит на трактори більшовицька влада задовольняла за рахунок імпортних «Фордзонів», які дуже швидко здобули народне визнання. У 20-х роках було видано більше десятка різних посібників, лекцій, присвячених конструкції та догляду за трактором «Фордзон». Про це також свідчать численні згадки про цей трактор, які зустрічаються на сторінках радянської преси. Лише за даними пошукової системи АІС вдалося виявити майже 900 таких згадок, в т.ч. 29 у заголовках. Ось найоригінальніші з них: «Фордзон у бідноти на послугах» (Зірка), «Спроба «Запорожця» і «Фордзона» (Селянська газета),

«Фордзончик» (Зірка), «Святкували з «Фордзоном» (Змичка), «Фордзон» ощадніший» і т.п. [7].

Мабуть, засновник компанії «Henry Ford and Son» і не мріяв про таку славу на теренах СРСР, він просто дбав про свій бізнес. А судячи з того, що лише в 1925 р. країна рад закупила у нього 10 515 тракторів, цей бізнес можна було визнати цілком успішним. Втім, у 1927 р. заводи Форда припинили випуск тракторів, у зв'язку з чим радянське керівництво змушене було переорієнтуватись на імпорт продукції інших кампаній. Основним партнером тут стала кампанія «Мак-Кормік-Дірінг» (Me Cormick-Deering), яка випускала трактор «Інтернаціонал». У 1928 році цей трактор моделі 15/30 пройшов успішні випробування, які проводились в рамках Всесоюзного конкурсу з випробування тракторів, і отримав найвищу оцінку серед трьох десятків інших тракторів, що брали участь у випробуваннях. Тому не випадково, що трактор «Інтернаціонал» і сільгоспмашини компанії «Мак-Кормік-Дірінг» виробництва Міжнародної компанії жнивних машин активно використовувались в народному господарстві СРСР і заслужили репутацію надійних та простих в обслуговуванні. Пізніше цей трактор був вибраний в якості основної моделі для випуску на Сталінградському та Харківському тракторобудівних заводах.

Крім того, Наркомвнєшторг СРСР невеликими партіями закупляв трактори компаній «Ойл-Пуль», «Кейс», «Джон-Дір», «Ланц» та деяких інших виробників [114, 445-448]. Але американські «Фордзони» та «Інтернаціонали» ще довго обробляли колгоспні поля та виконували іншу роботу в сільському господарстві, за що й здобули народну славу. Тим більше, що згодом радянські інженери і механіки навчились продовжувати моторесурс та термін служби цих тракторів.

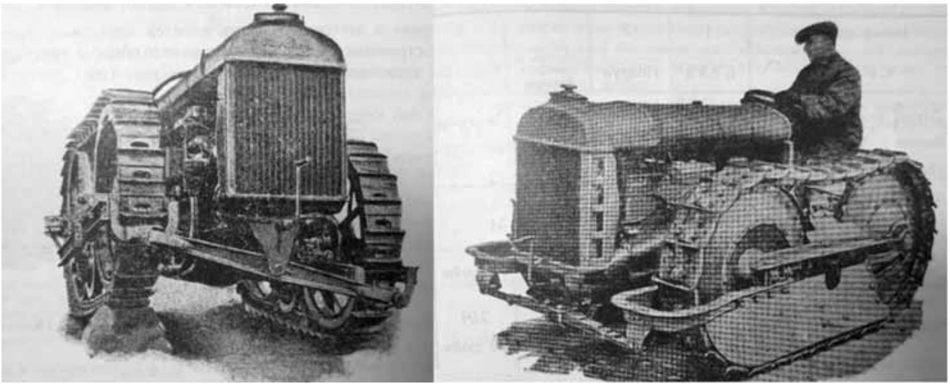
Інженер **Т. А. Животовський**, який на сторінках журналу «Машина в деревне» описував основні переваги й недоліки «Фордзонів», наголошував на довговічності цих тракторів, які при правильному догляді та експлуатації могли служити без капітального ремонту 6 сезонів або 6000 мотогодин (при планових 4800 год). Однією із суттєвих переваг трактора «Фордзон» він називав наявність в ньому фільтра для очистки

повітря, що подавалось в камеру згорання. Автор також відзначив простоту управління цією машиною, її надійність та універсальність. У той же час він звернув увагу й на конструктивні недоліки «Фордзонів»: погану стійкість трактора, який при певних навантаженнях чи наїзді на перешкоду міг легко перекинутися, відсутність масляного насоса і регулятора потужності двигуна, складність запуску в холодну пору року тощо [115, 32-35].

У 20-х роках американські й радянські інженери робили постійні спроби вдосконалення трактора «Фордзон» а також його окремих вузлів і агрегатів. Були навіть спроби зробити з нього роторного снігохода, поставити на рейки та на гусеничний хід. У червні 1924 року випробування трактора «Фордзон» з гусеничним приводом проводились Технічним комітетом Військово-технічного управління РСЧА і загалом показали добрі результати [48, 3]. Але в серійне виробництво в СРСР цей трактор так і не пішов, оскільки ця ніша вже була зайнята іншими виробниками гусеничних тракторів. Не пішов він і на службу до Червоної армії, яка зупинила свій вибір на потужнішому тракторі «Комунар». А от в США навпаки – трактор «Фордзон», обладнаний гусеницями, отримав широке застосування в різних галузях народного господарства. Особливою популярністю користувались «Фордзони» з гусеницями системи «Трексон Ф.К.».

Загалом, у 20-х роках тракторна промисловість розвивалась бурхливими темпами і випробування тракторів мало важливе значення для оцінки їх робочих характеристик та вибору найоптимальнішої моделі. Тому такі випробування проходили й пізніше, зокрема на базі Якимівської тракторовипробувальної станції. До 1926 року вона залишалась експериментальною базою відділу машинознавства Державного інституту дослідної агрономії, а згодом була передана в підпорядування Наркомзему України. Питання про зміну підпорядкування Якимівської станції розглядалось на президії Держплану УСРР у вересні 1925 р., про що повідомляла газета «Вісти ВУЦВК». Тоді наголошувалось, що «*Потреба в такій станції виникла в зв'язку з тим, що українське сільське господарство останніми часами в значній мірі користується тракторами, і в майбутньому попит на них буде збільшуватись. Через те виникає потреба встановлення найбільш підходящих до місцевих умов типів машин, нині ж ніхто систематично цією роботою не займається за винятком окремих організацій, як наприклад, Автопромторг*» [112].

У 1930 р. Якимівська дослідна станція була перетворена в дослідну станцію механізації сільського господарства у складі Українського інституту механізації та електрифікації сільського господарства і стала важливим науковим центром з машиновипробування.

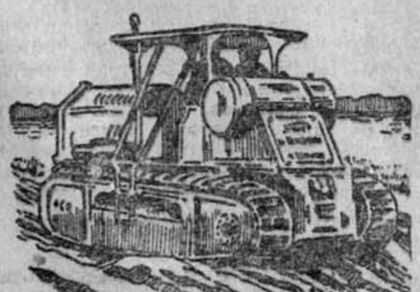


Трактор «Фордзон» на гусеничному ходу (Bates Machine and Tractor Ko)

Почався тракторний пробіг.

Трактори пробудуть в дорозі три тижні.

Між Ленінградом і Москвою почався тракторний пробіг, це-б-то спроба руху тракторів у дорозі. Усього бере участь у



пробігові 9 тракторів, з грузом відповідно силі кожної машини.

Найдужчі трактори це трактори радянського виробу. Ось нагрузка тракторів: «Комунара»—1250 пудів, «Холта»—800 пудів, «Большовика»—575 пудів, тоді як «Фордзон» (американський трактор) везе тільки 190 пудів, «В. Д.» (Німеччина)—270 пудів і «Пежо» (Франція)—360 пудів. Швидкість руху тракторних потягів 5-6 верстов на годину. Комітет пробігу в місцях, де трактори мають приставати, організує довідні (справочні) бюра, де даватимуться кому треба довідки про трактори, а в найбільш населених місцях будуть робити доповіді про трактори. Пробіг протягнеться 3 тижні.

На малюнкові трактор «Комунар» на 50 сил, збудований на Харківському паровозобудівельному заводі. Цей трактор теж бере участь у пробігові.

Радянське Село.

ТРАКТОРИЗАЦІЯ, ЯК ОБ'ЄКТ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Широке впровадження тракторів у народне господарство СРСР і Української СРР викликало закономірний інтерес у представників наукового середовища, які у 20-х роках почали всебічно досліджувати не лише трактори, а й саме явище тракторизації та його окремі аспекти. Серед них, насамперед, варто згадати **І. Б. Ангерта**, **В. Д. Батюшкова**, **К. Ф. Дудіна**, **Ф. Р. Дунаєвського**, **М. Ю. Коварського**, **П. І. Лященка**, **І. Б. Меснера**, **О. В. Чаянова**, **В. Шнейдера** та інших вчених і практиків сільського господарства, котрі здебільшого вивчали економіку тракторної справи та організаційно-виробничі проблеми тракторизації як в СРСР, так і в зарубіжних країнах.

У зв'язку з цим варто згадати і професора **М. П. Макарова**, який на початку 20-х років досліджував роботу фермерських господарств в США а також використання в них тракторів. Підсумком цієї роботи стало видання науково-популярної брошури «Условия и пределы применения тракторов в сельском хозяйстве Америки», яку тричі перевидавали в Москві у 1922–1924 рр. Дослідженням цієї теми також займався професор **П. М. Бєлянчіков**, автор популярної свого часу брошури «Трактор в Америке. Применение трактора и обзор тракторостроения».

До американського досвіду тракторизації сільського господарства зверталися й інші радянські вчені та економісти, які бачили в ньому багато прогресивних моментів. Особливу увагу вони звертали на економіку тракторної справи, доводячи переваги тракторної тяги над живою тягловою силою. Посилаючись на досвід США, де вже у 1920 році працювало близько 250 тисяч тракторів різних систем, вчені наводили дані, що лише за 50 років (з 1870 по 1920) кількість оброблюваної землі на одного сільгосппрацівника в цій країні виросла із 12,8 га до 18,9 га, тобто на 48 %. За цей час вартість валової продук-

ції зросла із 4-х до 34 млрд. (в перерахунку на карбованці), тобто на 750 % при збільшенні вартості виробленої продукції на одного працівника в середньому із 662 до 3438 крб.[116, 133-154].

Такі успіхи сільського господарства США значною мірою пов'язували з машинізацією та механізацією сільськогосподарських робіт, що стало прикладом і для більшовицького керівництва СРСР, яке взяло курс на інтенсивну механізацію та тракторизацію сільського господарства. Економічна складова цього курсу відігравала далеко не останню роль, що видно із статистичних та наукових звітів, які друкувались у періодичній пресі та в спеціалізованих виданнях.

Очевидно, на початку тракторизації це питання було не таким однозначним, бо для його вивчення та роз'яснення довелося залучати значні сили науковців та інших фахівців. Одним з них став **М. М. Вольф**, який вивчав досвід використання тракторів у степовій частині України. Ознайомившись з роботою низки господарств, він дійшов висновку, що вартість оранки трактором «Фордзон» однієї десятини перелогової землі (з урахуванням амортизації та ремонту машини) складає 6 крб. 65 коп., тоді як вартість кінної оранки – близько 12 крб., а обробіток букером – бл. 6 крб. Високу ефективність показував трактор і під час культивації земельних парів та виконання посівних робіт. *«Наведені цифри досить ясно говорять за себе і ще раз підтверджують рентабельність і доцільність використання трактора в сільському господарстві, не говорячи вже про економію часу і людської робочої сили»,* – стверджував М. Вольф [117].

Він також наголошував, що отримані результати спостережень мають величезне значення для долі всієї тракторизації. На жаль, доля самого М. М. Вольфа виявилась трагічною. У січні 1933 р. він був заарештований і звинувачений у контрреволюційній та шкідницькій діяльності в сільському господарстві. Розстріляний 12 березня 1933 р. разом з групою інших фігурантів «Справи Трактороцентру». Був посмертно реабілітований лише 12 березня 1957 року [118].

М. М. Вольф (1880-1933)

Важливе значення для оцінки економічної ефективності тракторизації мали і дані, які були отримані у 1924–25 роках Всеросійським союзом сільськогосподарської кооперації (Сількосоюзом). Вони свідчили, що робота трактора на оранці в середньому обходилась на 10% дешевше, ніж оранка кіньми, а при піднятті цілинних та перелогових земель – на 20% дешевше. Молотьба трактором давала економію у 50–70%. При цьому до уваги брався і сприятливий вплив на урожай

внаслідок кращого і своєчасного обробітку землі, а також та обставина, що використання трактора розв'язувало господарю руки, даючи можливість своєчасно виконувати інші термінові роботи.

Пізніше, виступаючи на сторінках журналу «Плановое хозяйство», **Н. Д. Федоров** відзначав, що *«Введення в сільське господарство механічної сили (мотокультура) значно підвищує продуктивність с.г. робіт. Так, однокінним однокорпусним плугом можна зорати за день не більше 0,5 га, а двохкорпусним тракторним плугом – 2,5 га. Тракторна рядкова сівалка засіє в день до 8 га. При ручному косінні один робітник викошує за день близько 0,25 га, а за допомогою тракторної косарки – до 10 га. При ручній роботі одна жниця зіжне за день 0,2 га, а снопов'язалка зіжне і зв'яже снопи до 5 га. Працюючи ціпами, 5 чоловік обмолотять за день 10 кіп із снопами жита, а тракторна молотарка біля 100 копен обмолотить, потім очистить і розсортирує зерно»* [119, 133-154].

Питання про визначальну роль трактора в сільському господарстві також розглядалося на ІІ-й Всеросійській тракторній нараді, яка відбулася у 1927 р. Тоді були оприлюднені результати обстеження 2000 тракторних об'єднань, представники яких майже одноголосно підтвердили рентабельність трактора, знявши всі дискусійні питання щодо цього [119, 134]. Однак, згодом випливла інша проблема, пов'язана із втратами в тракторному господарстві, викликаними численними простоями тракторів.

Наприклад, обстеження тракторного парку радгоспу «Червоний Перекоп» на Херсонщині, в якому був 131 трактор, показало, що при 16-годинній роботі (по дві зміни у день) середній коефіцієнт використання тракторів складав лише 36,68%. Решту часу (74%) трактори з різних причин простоювали. Найчастіше такі простої траплялися через поломки тракторів і їх невихід у поле, а також через негоду, брак пального, технічне обслуговування тощо. Але головною причиною все таки були несправності тракторів, на які в радгоспі «Червоний Перекоп» припадало 38% всіх виробничих і до 82% невиробничих простоїв. Це завдавало великих збитків тракторному господарству [120, 49-58].

Є. Кастелянський, який досліджував цю проблему, зазначає, що низький коефіцієнт тракторовикористання був характерний не лише для України, а й для інших районів СРСР. За даними Наркомзему РСФРР, у 1929 р. середньорічний коефіцієнт використання тракторів складав лише 33%, а в період проведення польових робіт – 55% [120, 51]. Це також залежало від форми господарства, яке експлуатувало трактори, бо в радгоспах і в комунах їх використовували ефективніше, ніж у сільгоспартілях і в машинових товариствах.

Треба взяти до уваги і той факт, що більше половини всіх тракторів, які на початку 30-х років експлуатували в Україні, були завезені сюди

до 1927 року і за кілька років майже 15% цих машин вже вичерпали свій ресурс та підлягали списанню. Часто трактори простоювали через відсутність палива та необхідного причіпного інвентарю. Крім того, Є. Кастелянський звернув увагу на те, що на початку 30-х років у тракторному господарстві України нараховувалось близько десяти різних марок тракторів, що створювало труднощі при постачанні для них запасних частин. Для зменшення втрат у тракторному господарстві він пропонував налагодити їх облік, утворивши мережу науково-показових тракторних станцій і налагодивши масовий нагляд за роботою тракторного парку України [120, 57].

Важливе значення мали і напрацювання співробітників Всеукраїнського інституту праці (м. Харків), які друкувались в «Трудах» інституту, а також в таких журнальних виданнях як «Плановое хозяйство», «Экономическое обозрение», «Господарство України» тощо. Зокрема, в 1924 році під керівництвом директора Інституту праці **Ф. Р. Дунаєвського** вчені проводили дослідження економічних можливостей зернового сільськогосподарського виробництва при його переході на нову технічну базу. Розглядались і порівнювались три можливі моделі великого сільськогосподарського підприємства: повністю тракторизоване господарство, господарство на змішаній кінно-тракторній тязі й традиційне кінне господарство. При цьому аналізувалися блоки питань, пов'язані з рентабельністю таких господарств, загальним народногосподарським ефектом і соціальними наслідками тракторизації. Наприклад, досліджуючи розподіл тракторів у машино-тракторних товариствах Харківської, Артемівської і Куп'янської округ, співробітники інституту дійшли висновку, що значна частина тракторів (понад 30%) потрапила в руки заможного селянства, яке виявилося більш організованим у питаннях кооперації, ніж бідняки і середняки. На відміну від деяких функціонерів, які пропонували позбавити заможного селянства тракторів, **Ф. Дунаєвський** навпаки пропонував покращити організаційні можливості середняків і бідняків [121, 31].

Дослідження вчених Інституту праці спирались на розрахунки технічних і статистичних показників (для тракторної техніки та економіки сільського господарства), а також на статистичне оброблення показників діяльності радгоспів та роботи трактористів. Приміром, на основі щоденників трактористів, які в 1925 р. запровадив Тракторний комітет, Інститут праці досліджував успішність їхньої роботи в селянських господарствах і в радгоспах. Було з'ясовано, що при виконанні однієї й тієї ж роботи однаковими тракторами трактористи демонстрували різну продуктивність праці. Це залежало від їхньої кваліфікації й досвіду роботи [122].

На той час висновки науковців мали дуже важливе значення для організації раціонального тракторовикористання, хоча далеко не завжди ці висновки брались до уваги партійним та радянським керівництвом. Той же **Ф. Дунаєвський** на підставі економічних розрахунків доводив, що найрентабельнішим було б господарство, що використовує 5 тракторних загонів по 10 тракторів у кожному і обробляє 7500 десятин силами 100 робітників. Організація такого великого господарства потребувала б 500 тис. крб. капіталовкладень [121]. При цьому він посилався на досвід функціонування «зернової фабрики» М. Кемпбела в США, яка використовувала не тільки трактори, а й кваліфіковану робочу силу. Автор також стверджував, що при використанні у нас кваліфікованої і високооплачуваної найманої праці можна суттєво (у 43 рази) підвищити продуктивність праці в тракторних господарствах навіть без радикального удосконалення агрокультури. Суцільну тракторизацію він розглядав як необхідну умову індустріалізації всього сільського господарства.

У той же час інший відомий вчений-економіст **П. І. Лященко** вважав, що в умовах дрібного селянського господарства трактор сам по собі не може створити технічну базу для економічних і соціальних перетворень сільського господарства. Майбутнє аграрної галузі він бачив у створенні кооперативних індустріальних комбінатів, які поєднуватимуть приватногосподарські інтереси індивідуальних селянських господарств в процесі переробки та збуту їхньої продукції. Створення великих зернових фабрик (які відстоював Дунаєвський) П. І. Лященко вважав можливим хіба що на базі радгоспів, які мали потужні тракторні господарства. *«Але і в такому разі очікувати від них революційного ефекту не довелося б»*, – стверджував вчений. *«Тракторизація, як широкий державний захід, з якого «потрібно розпочинати» реконструкцію і соціалізацію сільського господарства – це утопія,* – писав він у своїй статті. – *Трактор буде сам пробивати собі, і вже пробиває, шлях до селянського господарства. У «індустріалізації» та ж мета реконструкції і соціалізації господарства. У цьому сенсі їм обом – по дорозі. Але все ж їхні шляхи ще не злилися і зіллються вони ще не скоро»* [123, 120-127].

Як бачимо, до певного часу в науковому середовищі не було єдиного бачення шляхів розвитку сільського господарства України і ролі тракторизації в цьому процесі. Аж поки не відбувся XV з'їзд ВКП(б) (1927), на якому було взято чіткий курс на індустріалізацію та колективізацію сільського господарства. У якості одного з першочергових завдань партії більшовиків було визначено зобов'язання щодо об'єднання й перетворення дрібних індивідуальних селянських господарств у великі колективи. Як позитивний приклад роботи такого колективу на з'їзді ВКП (б) наводили досвід роботи радгоспу імені Шевченка Одеського

округу Української СРР, в якому одними з перших почали обробляти землю селянських господарств тракторними колонами і досягнули в цій справі чималих успіхів. Цим успіхам не мало сприяли спеціальні дослідження, які проводились на замовлення Всеукраїнського Тракторного комітету й допомогли підібрати для тракторного господарства радгоспу цілу низку причіпних знарядь, що дозволили максимально використовувати тягові потужності тракторів та знизити собівартість тракторних робіт. Наприклад, боронування парів тут проводили тракторами «Фордзон», які за день обробляли 20 десятин землі, а під час посіву – 11 десятин. Ще більшу продуктивність демонстрували в роботі трактори «Інтернаціонал». Якщо оранка перелогів живою тягловою силою в господарстві обходилась у 9 крб. 49 коп. на десятину, то оранка трактором «Фордзон» – у 6 крб. 40 коп., а «Інтернаціоналом» – у 4 крб. 30 коп. [124, 6-21].

Онисим Миронович Маркевич (1893-1938)

Досвід роботи радгоспу імені Шевченка широко висвітлювали на шпальтах центральних та місцевих газет, а також у наукових і спеціалізованих виданнях. Згодом у московському видавництві «Плановое хозяйство» вийшла книга директора Шевченківської МТС **О. М. Маркевича** «Межселенные машинно-тракторные станции», в якій він узагальнив досвід свого господарства з численними економічними викладками і розрахунками, а також дав низку рекомендацій щодо створення подібних МТС. Гадаємо, що над цієї книгою працював цілий науково-дослідний інститут, можливо навіть НДІ сільськогосподарської економіки при сільгоспакадемії імені К. Тімірязєва, а прізвище агронома О. М. Маркевича використали в пропагандистських цілях. Суттєвої ваги цій книзі додало і те,

Агроном А. М. МАРКЕВИЧ

МЕЖСЕЛЕННЫЕ МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ

ПРЕДИСЛОВИЕ Г. М. КРЖИЖАНОВСКОГО

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО»
Москва Госплан СССР 1929

що передмову до неї написав голова Держплану СРСР **Г. Кржижановський**.

До речі, О. Маркевич (або ж ті, хто за ним стояв) вважали, що при створенні МТС не варто всі трактори забезпечувати кваліфікованими механіками-трактористами, бо це потягне за собою великі витрати, які знижуватимуть рентабельність трактора. За їхніми розрахунками, зарплата кваліфікованого тракториста з витратами на його утримання мала складати не менше 1500 крб. на рік, що при найвищій продуктивності трактора (250 га на рік) складало б 6 крб. на гектар. *«Ця сума перевершує найвищі витрати з ремонту і ставить під великий сумнів раціональність застосування тракторної тяги в нашому сільському господарстві»*, – писали автори. Тому, на їхню думку, працювати на тракторах могли і малограмотні селяни, яким не треба було багато платити за роботу, а основі кошти варто було вкладати в обслуговування і ремонт тракторів [125, 89]. Так і було зроблено. За даними Інституту великого господарства Наркомзему СРСР, які базувались на обстеженні 8 МТС (1930), у структурі вартості тракторного обробітку одного га заробітна плата тракториста складала 11%. Решта витрат припадала на пальне та мастильні матеріали (29%), амортизацію (23%), загальні витрати (16%), адміністративні витрати (11%) і ремонт (10%). [126].

Важливо зауважити, що саме досвід Шевченківської МТС був взятий за основу для проведення подальшої тракторизації та індустріалізації сільського господарства СРСР та союзних республік. Сам же Онисим Маркевич незабаром був переведений до Москви на посаду заступника наркома Наркомзему СРСР, а потім став одним з організаторів і першим головою (від 1931 р.) Всесоюзного центру МТС (Тракторгоцентру). Однак, такі заслуги й досягнення не врятували його пізніше від сталінських репресій. У 1932 р. О. Маркевич був заарештований у «Справі Трактороцентру» й відправлений у концтабір, а 5 січня 1938 р. за вироком надзвичайної «трійки» розстріляний як «ворог народу». Реабілітований 12 березня 1957 р. за відсутністю складу злочину [127].

Загалом, за звинуваченням у шпигунській та шкідницькій діяльності в сільському господарстві в цій справі було заарештовано понад 70 осіб, переважно керівників і службовців Наркомату землеробства та Наркомату радгоспів. З них 36 осіб були розстріляні 12 березня 1933 р., а інші – заслані в концтабори. І це також була плата за тракторизацію та інші соціальні експеременти, які ставила більшовицька влада. Україна стала одним з найбільших полігонів для таких експериментів, що мало трагічні наслідки не лише для ідеологів тракторизації та колективізації, а й для мільйонів пересічних селян.

Історики **Б. Г. Москальов** і **Н. Г. Москальова**, які досліджували «Справу Тракторοцентру», вважали, що керівники цього органу і наркоматів стали заручниками більшовицької зернової програми і в цілому аграрної політики ВКП(б), що привело до масового голоду та загибелі мільйонів людей. Тому разом з партійним керівництвом країни вони також несуть відповідальність за її катастрофічні наслідки. *«Трактороцентр був типовим породженням радянської бюрократичної адміністративно-командної системи, яка склалася наприкінці 20-х – на початку 30-х рр. в умовах ліквідації непу»*, – наголошують автори [128].

Зазначимо, що дослідження тракторизації триває і в наш час, що говорить про актуальність та важливість цієї теми, зокрема, для історичної науки. І тут ми вперше підійшли до теми взаємовідносин людини і трактора, яка розкриває нові грані тракторизації в доколгоспному селі.

Робота тракторів в селищі Криве Озеро Первомайського району на Миколаївщині. Кінець 1920-х років. Фото з архіву World ОРТ

ЛЮДИНА І ТРАКТОР

А тепер давайте поговоримо про людський вимір тракторизації і знову повернемося до отієї сцени з кінофільму «Земля» Олександра Довженка, де селяни зустрічають першого трактора. Уже з перших кадрів, а точніше – з 24 хвилини, видно, що для більшості з них це була непересічна подія, якої вони очікували з великою цікавістю і нетерпінням, а так звані «куркулі» навпаки – з певною тривогою і недовірою. Та це й зрозуміло: радянський трактор (хоч насправді він був радянсько-американським) направили в село, насамперед, для допомоги бідноті та середнякам, а заможна частина селянства розраховувати на таку допомогу вже не могла.

Ось як пізніше описував появу цього трактора сам Олександр Довженко в повісті «Земля»: *«Всі дивляться в поле. Чутка пішла, що з станції, десь аж за тридцять кілометрів звідси, прийде своїм ходом трактор і що тоді не треба буде вже на полі ні коней, ні меж, – трактор не любить меж, – все стане іншим.*

Чи ж може таке бути? Ніколи в світі!

Сивий Вовкогін Улас, дебелий як віл, стоїть з двома круторогими волами на скіфській могилі й вдивляється в степ, закам'янівши, як статуя минулої епохи. Аж ось натовп почав хвилюватись.

Першим, хто помітив той трактор у полі, був молодший син Опанаса семирічний Андрійко. Він сидів на високому тину в гурті собі подібних і, помітивши далеко за обрієм куряву над шляхом, дзвінко й радісно вигукнув:

– Їде!

– Їде, їде! – хором підхопила малеча. Вмить наче вітром змело її з тинів та стріх. Збиваючи куряву босими ногами й хвацько поганяючи своїх лозяних коней, помчали вони в поле. Дорослі й собі подалися вперед.

…Це був трактор. Зовсім новий, напористий, веселий трактор, керований Василем. Скільки кінських сил було в тракторі, не знав ні Василь, ні його товариші, але з того, як швидко й натхненно наближались вони до рідного села, як піт котився по запорошених обличчях і спинах, і як вилискували зуби на веселих засмаглих обличчях, – почувалися в цьому тракторі не кінські сили, а такі, яким ще й назви не придумано. Це був чи не перший трактор-революціонер на широких просторах України…» [129].

І це не була режисерська вигадка, а чиста правда, взята із самого життя. Ще працюючи художником-оформлювачем в газеті «Вісти

ВУЦВК», **Олександр Довженко** добре вивчив це життя і бачив не один сюжет як у тому, чи в іншому селі селяни зустрічали першого трактора. Правдивими були й людські емоції, передані режисером та кінооператором Данилом Демуцьким у фільмі «Земля». Описати їх можна такими словами: шок, здивування (в декого страх), а потім – радість, надія, зацікавленість…

О. Довженко на знімальному майданчику

Такі емоції виявляли і герої публікацій, про яких розповідали радянські газети. Поруч із статтями та замітками, які висвітлювали перебіг тракторизації та економічну вигоду трактора перед кінською і воловою тягою, можна бачити десятки сюжетів про те, як відбувалась зустріч трактора в тому чи іншому населеному пункті України, здебільшого в селах, і як люди реагували на появу цієї диво-техніки. Ось як описав одну з таких історій дописувач Квітка з Черкащини:

«– Прибув, – кричать селяни.

– Хто прибув?

– Трактор! Ідемо зустрічати.

Справді, із станції Сердюківка викотилась машина з хвостами. Оцими хвостами вона й оре. Виписали машину колективи – «Сніп» і «Нива». Зустрічати нового робітника в сільському господарстві вийшла ціла низка організацій. Тут-же коло станції попробували роботу трактора. Шумить, гуде, а земля так і розсипається з-під поличок!..

На свято прибули представники Черкаського Окружного Земуправління, а також представники від робітничих організацій міста Черкас. Свято пройшло досить урочисто, гості вітали колективників з перемогою на сільськогосподарському полі» [130].

Зустрічають трактора. Кадри з кінофільму О. Довженка «Земля»

Ще одна подібна історія сталася в селі на Житомирщині:

«До колективу привезли трактора. Подія, що й казати, знаменна. Дивитися вибігло ціле село, бо тут-же мали цього трактора спробувати – виорати десятину колективної землі.

– «Не возмьоть», – каже один дядько, – бо тут грунт кам'яний, та й гора – не вилізе під гору.

– Чого там... візьме... он кажуть в Америці вже тільки їми й оруть.

– Малі триби, от як би чуть більші, то напевне взяв-би...

Село розкололося на дві половини: одні кажуть, що «не возмьоть», а другі:

– Ге-ге, ще й як візьме!...

Всі ходили навколо трактора, пильно обдивлялися, залізали під спід, мацали руками, всміхалися й подавали свої зауваження. Тим часом два механіка щось підкручували, підливали куди слід оливу, перегукувалися...

Раптом щось загуло, зашипіло, трактор рвонувся й залишаючи за собою три глибоких борозни, рушив наперед.

Оце так так!... Оце так трактор!.. Оце так бере!!.

Гурток комсомольців гукнув «слава». Якась стара бабуся почала хреститися: Святий боже, святий кріпкий, св...

Та ви-ж, бабусю, не тієї!..

– Нічого, синочку, там (показує на небо) розберуться!..

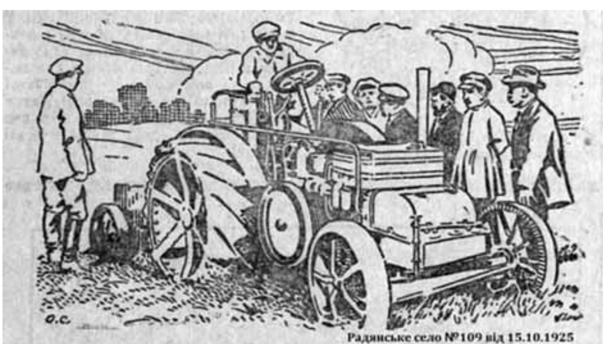
Дядьки підходили до ріллі, дивилися на скиби, міряли, як глибоко бере.

Вже не було недовірливих. Усі тільки здивовано дивилися, як тарахкатів, підіймаючись під гору, трактор.

За короткий час десятина колективної землі була зорана.

Селяни ще довго стояли, як зачаровані «залізним конем», і почали розходитися тільки тоді, як комсомольці, направляючись до села, затягнули пісню. Д. П.» [131].

А ось як описав подібну сцену з демонстрацією трактора **О. Довженко**: *«Трактор творив у полі нечувані діла. Спочатку за першою борозною бігцем бігли не тільки діти, а й дорослі і все правління колгоспу. Коли ж Василь пішов краяти споконвічні межі, коли, глибоко забираючи, переорав він за кілька днів величезний лан і клапті поля обернулись на єдину необмежену оксамитову ниву, – всі зупинились: одні в захваті,*



Радянське село №109 від 15.10.1925

Спроба радянського трактора.

інші в мовчазному подиві, треті в самозаглибленому спогляданні. Багато великих речей відчули люди в собі і в новітньому світі…» [129].

Звичайно, великий художник не все зміг показати у своїй кіноповісті, і не всю правду міг розповісти. Більше того: як радянський художник він змушений був дотримуватись певної ідеологічної лінії, накресленої більшовицькою партією і урядом. І це не випадково. Ще на початку 1925 року у зв'язку з початком широкої тракторової кампанії Наркомзем України надіслав на місця обіжника (циркуляр), в якому дав низку вказівок про порядок проведення цієї кампанії. Мабуть, були в тому обіжнику і вказівки щодо того, за яким сценарієм має відбуватись процедура зустрічі першого трактора: при величезному напливі народу, з імпровізованими мітингами, демонстраціями і т.п. Саме за таким сценарієм і проходило більшість подібних заходів, які описували в різних газетах.

Мітинг з нагоди зустрічі першого трактора. Кадр із кінофільму О. Довженка «Земля»

Можна помітити, що часто про прибуття трактора місцеве населення попереджали заздалегідь, або навпаки: трактор ніби випадково з'являвся біля базарної площі чи в інших людних місцях, чим порушував звичний ритм життя, привертаючи до себе загальну увагу. А потім біля нього з'являлись і пересічні громадяни та агітатори.

Прикметно і те, що до 1925 року в радянській пресі про урочисті зустрічі тракторів майже не згадували, а подавали виключно ділову та офіційну інформацію про постачання тракторів. Згодом такі публікації почали наповнювати пропагандистським змістом та емоційним забарвленням, яке мало справити відповідне враження навіть на малограмотного читача. З цією метою автори публікацій, які описували зустріч селянами трактора, вдавались до використання деяких специфічних прийомів, наприклад, збагачуючи свою інформацію народною лексикою та живими діалогами самих селян. Виходило яскраво і переконливо, як у цій публікації, що з'явилась на шпальтах газети «Більшовик Полтавщини»:

«Як ми святкували (с. Баранівка, Шишацького р.).

…Аж ось – чіткий знайомий гул: трактор з Шишак наближається. Кинулися всі на зустріч, щоб побачити ближче цього селянського залізного коня.

Трактор уже біля сільради. Влаштовується коротенький мітинг. Представники РВК вітають селян з урочистим днем. Селянин т. Черв'як підкреслює заходи Радвлади щодо підвищення сільського господарства і закликає до придбання тракторів. Агроном зробив доклад про необхідність переходу до культурних засобів господарювання.

А далі рушили на поле, приклад трактором показувати. Трактор ходе, крає скиби, а селяни за ним гуртом:

– От кінь так кінь! Ну й гарну-ж штуку вигадали для селянина! Хіба може здохну, тоді тільки й не куплю в гурті з иншими оцього трактора!

Свято закінчилося і стальний кінь побіг на Ковалівку, а селяни все ще гомоніли та радилися про те, щоб складати гуртки та купувати трактори:

– Ну, хлопці, продаваймо коні та купуймо машини. Вони й виорють, і посіють, і скосять, і помолотять, і змелють і повезуть куди треба! Дайош трактор! ***Сіренко***» [132].

Український селянин. Кадр з кінофільму О. Довженка «Земля»

Дуже часто прибуття трактора до певного місця обставляли різною пролетарською атрибутикою у вигляді червоних прапорів, зірок, транспарантів і навіть оркестрової музики. У фільмі «Земля» цього, до речі, немає, хоча режисер не приховував революційної ролі трактора, який символічно переорював старі межі, прокладаючи дорогу до нового, соціалістичного, життя. І дарма, що в більшості випадків цей трактор був продуктом капіталізму, виробленим на заводах **Форда**, або ж «напівамериканцем», якого виробляли в СРСР під маркою «Фордзон-Путіловець». На фоні відсталості та злиденності українського села ці фактори відходили на другий план, а на перший виходили реальні зрушення, які приходили у село разом з гуркотом трактора і радянською владою. Тому вважаємо, що в більшості випадків під час першої зустрічі з трактором людські емоції були природними та щирими і тут радянським пропагандистам нічого не доводилось вигадувати.

Щирими були й негативні емоції та побоювання щодо трактора, особливо, серед релігійних людей та стариків, які не вірили у технічний

прогрес і можливості тракторної техніки. Серед них навіть ходили чутки, що після тракторної оранки земля перестане родити, а якщо і вродить, то така їжа матиме запах гасу. З цими забобонами радянська влада боролася тим, що влаштовувала демонстраційні оранки тракторами та сільськогосподарські виставки, а також різноманітні свята, наприклад, свято Першого снопа, свято Урожаю і, звичайно ж, пролетарські Перше травня, Жовтневої революції тощо. У першій половині 20-х років трактор був одним з головних атрибутів таких свят, завдяки чому він швидко входив у буденне життя і наповнював його новим змістом. Ось як проходило одне з таких свят (День урожаю) в селі Білоцерківці на Прилуччині:

«ТРАКТОР. З-за повіток загуркотів трактор, впряжений в здоровенну гарбу, прикрашену снопиками, з двома десятками жінок та чоловіків. Це Яцинівський та Білоцерківський колективи приїхали на свято. Молодь, старі, діти жінки й чоловіки, що покинули «обхожденіе» під церквою, валом валили за трактором. З трактору махали зіркою з колосків та прапором. Крутий поворот, чмихнув разів зо-три й спинивсь в середині арки. Селянство сходилось.

СВЯТКУЮТЬ. Уже дванадцята година. Трактор – трибуна. Відкриває свято представник райпаркому т. Білаш. Хор з активу гримнув «Інтернаціонал», під співи котрого комісія урочисто прийняла експонати революціонерів землі – колективістів, а агроном продемонстрував експонати перед селянством. Ось скінчились привітання й доклади про день врожаю. Офіційна частина оголошується закінченою.

Демонстрація. Загуркотів трактор в ріжнокольоровому одягу селян, що ватагою рушили за ним. Майже о 4 годині розійшлись селяни від сельбуду, щоб знов на вечір з'явитись у школу, де, казали, буде кіно…» [133].

До речі, свято врожаю в Україні почали святкувати з 1924 року, бо до цього був голод та недорід і, за великим рахунком, не було чого святкувати. А згодом це свято стало традиційним і його проводили практично в кожному селі.

«Майже ні в одному селі не проходило свято без трактора, – писала про свято Урожаю газета «Червоний плугар» (Миколаївщина). – *Демонструвалась робота трактора, яка справляла на селян велике враження. Тільки й чути було: «Ех, добра штука, – тільки дороговата трохи, бісова душа!» – «Та чого там дороговата, за те робе! Ти глянь, на яку завгодно роботу постав його, а вона бісова лічина тільки сопе!..» А третій селянин додав: «Ні, як не кажіть, а треба таки назбірати групу, та й писати заяву до Сільгоспбанку!»…* [134].

Цікаво, що подібні діалоги або ж тракторні балачки журналістам та сількорам вдавалося «підслуховувати» і на Житомирщині, й на

Полтавщині, і в інших реґіонах України. І майже всі вони закінчувались думкою про те, що селянам треба гуртуватися та купувати трактора. В такий спосіб радянська пропаганда акцентували увагу читачів на колективних формах використання тракторів, які на той час, на її думку, найбільше відповідали інтересам трудового селянства та радянської влади.

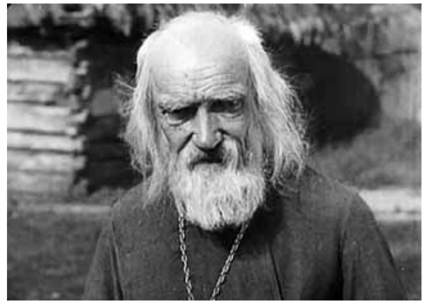
Ремонт трактора. Кадр з кінофільму «Земля»

Заохочуючи селян-одноосібників до кооперації та створення виробничих об'єднань, радянська влада розраховувала на те, що згодом вони почнуть усуспільнювати і свою землю та створювати колгоспи. На досягнення цієї мети була спрямована і кредитна політика, яка передбачала першочерговий продаж тракторів селянським артілям та об'єднанням, до речі, на досить вигідних умовах. Купляли трактори і окремі селяни-середняки та навіть «куркулі». Але преса дуже рідко і дуже скупо повідомляла про такі факти. Приміром, 05.09.1925 р. газета «Вісти ВУЦВК» повідомила, що *«в селі Сокольці на Кременчукщині одмічено перший випадок індивідуального придбання трактора. Перший трακторщик-середняк Йосип Коптільний. Інтерес до тракторної обробки зростає по всій окрузі»*.

Загалом же, під час продажу тракторів радянська влада застосовувала дискримінаційну політику щодо заможного селянства, всіляко ускладнюючи продаж йому цієї техніки. Але, як показала пізніше практика, така політика себе не виправдала. Селяни згодні були купляти трактори і навіть створювали для цього машино-тракторні товариства, але не хотіли масово усуспільнювати свою землю та інше майно. З цієї точки зору тракторизація себе не виправдала, бо за допомогою неї радянській владі так і не вдалося зламати приватно-власницьку психологію селянина. Пізніше її ламали вже іншими методами, як мовиться, через коліно...

Ще складніше було змінити релігійний світогляд і традиції українського селянина, які рад. влада розцінювала як пережитки минулого. У першій половині 20-х років вона лише розгортала антирелігійну кампанію, яка досягла своєї кульмінації в 1929–30-х роках, коли масово закривати церкви та молитовні будинки, спалювати ікони й переслідувати священників. І мабуть, не випадково у фільмі «Земля» з'явився

панотець Герасим (цю роль зіграв **Володимир Михайлов**), але без церкви і без приходу, які залишились десь за кадром. Режисеру вистачило сміливості показати лише поріг яреськівської (Андріївської) церкви і частину іконостасу. Пізніше, описуючи цей епізод, **О. Довженко** згадував: *«Зайшов я до церкви в одну неділю – там лише три баби, у другу неділю – теж саме. Питаю я: чого нема людей? – Ніхто, каже, не ходить. – Так, може закриєте церкву? – Сама, каже, закриється. Тепер я дізнався, що ця церква вже закрилася… Саме тому я зобразив попа старою віджилою людиною, що за інерцією шепоче молитви…»* [129].



Панотець Герасим. Кадр із кінофільму О. Довженка «Земля»

Це було в 1929 році. А починалася антирелігійна кампанія значно раніше з розгортання атеїстичної пропаганди, в якій певна роль відводилась і трактору. Про це свідчать непоодинокі публікації в радянській пресі, наприклад, ось ця стаття з промовистою назвою «Глибока оранка (до Комсомольського різдва)», яка з'явилась на шпальтах газети «Молодий більшовик». У ній якийсь **О. Кучеренко** (мабуть, відповідальний партійний працівник) дуже докладно пояснював як треба боротися з релігією, і які аргументи при цьому використовувати:

«Боротьба з релігією, з цим «дурманом для народу» – справа дуже складна і потрібує надзвичайної обережності, – писав він. – Одними лише витребеньками та висмiюванням релігійних забобонів тут не обійдеться... До антирелігійної кампанії треба підготуватися, як слід. Казна чого не витворяти під час різдва, а в читальні потихеньку помаленьку та по-діловому провести серйозну роботу. Не загострювати особливо уваги на самій релігії, а переносити її на сільське господарство, природознавство тощо. От тут кожен побачить, що наукові коріння сільського господарства певні й міцні, а релігійні трухляві й негідні.

Що кращий дасть урожай молебен чи трактор? Кожен скаже що трактор, але цього мало – треба доказати чому саме трактор дасть урожай, а не молебен. Так треба строїти нашу антирелігійну пропаганду під час різдва і після нього безперервно систематично, включаючи її в план нашої масової роботи. Оце буде глибока оранка, при якій вродить висока свідомість, а не будяк-молебня...» [135].

В наступному номері цієї газети була вміщена стаття під назвою «Як боротися з релігією», де також з'явились подібні рекомендації: *«**Трактором по релігії**. Мало доказать, що бога немає, що бог не поможе і т. и.*

Треба ще й сказати, а хто ж поможе. В сільському господарстві треба добре знати хто і що дає врожай. Коли селянин про це гаразд знатиме, він сам за бога забуде. Трактор бога замінить…» [136].

Ще одним «шедевром» антирелігійної кампанії можна вважати ось це гасло, що з'явилося на шпальтах газети «Молодий більшовик» від 20.12.1924.

Релігія—дурман для народу,
—трактор спасе від недороду.

Прикметно, що більшість подібних рекомендацій та гасел з'являлись на шпальтах молодіжних та комсомольських газет, тобто розрахованих на незрілу аудиторію. А для старшого покоління радянські пропагандисти знаходили інші аргументи.

Наприклад, в газеті «Вісти ВУЦВК» була надрукована розлога стаття під назвою **«Замість попа трактор»**, в якій наводились складні розрахунки скільки за рік середнє село (на 300 дворів) витрачає на утримання попа та церковного причету, жертвуючи їм на парастас (заупокійне служіння). У грошовому вимірі виходило щось близько 1350 карбованців. Далі ішли такі рекомендації: «*Дайте 1350 карбованців і будете мати трактора, а як захочете на виплату, скажемо, на три роки, то зразу три трактора візьмете, лише завдаток заплатите. А при тракторній обробці в перший же рік десятина в півтора рази більше дасть ніж зараз дає. Хочете цього? Відмовтесь од попа…*» [137].

Важко сказати, наскільки переконливими на той час були подібні аргументи, але в жодній газеті ми не знайшли повідомлення, яке б свідчило, що в якомусь селі заради придбання трактора селяни відмовилися від попа (слова «священник» радянська преса принципово не вживала). Зате були публікації, які розповідали, що під час появи та демонстрації трактора селяни масово «забували» про церковну службу і повністю переключали свою увагу на трактора. Подібна історія нібито сталася в селі Піщаний Брід на Єлисаветградщині (тепер Кіровоградщина): «*…Жалобно дзвенів дзвін і кликав православних до церкви (сьогодні «Введення»), та зайва річ: до церкви пішли тільки підсліпуваті баби та кривенькі діди. Всі дорослі й діти, як хмара вкрили поле, де орали трактори*» [138].

А ось схожа картинка із села Соколівці, що на Вінничині: «*…Загув і дзвін – до церкви зове, але громадяни, обминаючи церкву, поспішають на поле дивне-диво побачити: як машина без конейількома плугами разом оратиме…*»

Свою лепту в антирелігійну пропаганду внесла і газета «Радянський статистик», яка надрукувала замітку «Свято праці»:

«Ранок. Село заворушилось, але видно, що це не є звичайний буденний день, – це якесь свято. Почав гудіти церковний дзвін. Але раптом щось загуркотіло, заревло й геть одкинуло голосну хвилю дзвону. То загуркотів наш машиновий кінь – трактор. Через чверть години загула й молотарка. І свято боже змінилось на свято праці, тяжкої праці, але веселої.

Селом котилася хвиля тракторового гуркоту. Змагання дзвону були нікчемні. Наше селянство забуло про дзвін, забуло й про церкву. Переможцем вийшла праця та розум людини – машина. Декілька дідів казали: «Облишив би той Влас (піп) дзвонити, бо голос дзвону нового життя дужчий…» [139].

Таким чином, можемо зробити висновок, що у 20-х роках тракторизація дуже глибоко проникла в українське село й зачепила різні прошарки сільського населення: і сільську бідноту, і середняків, і так званих «куркулів» та церковників. Через це в масовій свідомості українського селянства і українського суспільства загалом тракторизація також залишила глибокий слід, який прослідковується і в радянському кіномистецтві, і в літературі, а також в усній народній творчості (анекдоти, приказки тощо).

До речі, О. Довженко був не першим, хто взявся оспівувати радянський трактор засобами кіномистецтва. До нього подібна спроба була зроблена режисером Культкіно **Михайлом Вернером**, який ще в 1925 році зняв картину «Стальная рука». Присвячена вона була трактору «Запорожець» та іншим сільськогосподарським машинам, які виробляли на заводах Укртрестсільмашу. Журнал «Советское искусство» (1925, №7) повідомляв, що в картині брали участь три актори, а іншими учасниками були місцеві селяни і робітники. Зйомки проводились у Харкові, Олександрівську, в селищі Великий Токмак, Бердянску, Одесі і Зінов'ївську. Журнал також повідомляв, що картина буде випущена на екрани в листопаді, але чи вийшла вона, і який мала успіх серед глядачів – нічого не відомо.

Так само нічого не відомо про долю картини «Трактор», яка в 1928 р. була знята режисером Київської кінофабрики **Я. М. Геллером**. За інформацією журналу «Радянське мистецтво» (1928, №15), картина розповідала про виробництво тракторів та їх застосування в сільському господарстві і, скоріше за все, це був не ігровий, а документальний культурфільм. У 20-х роках радянська влада часто замовляла подібні фільми, хоча вони були далекі від справжнього кіномистецтва. Навіть картина «Старое и новое» **С. М. Ензенштейна**, яка була знята у 1929 р., вийшла малохудожньою і всуціль переповненою агітаційними штампами. Режисер намагався показати роль жінки в процесі колективізації і революційну роль трактора, але так і не зміг вийти за ідеологічні рамки. Тут пальма першості, безперечно, належить О. Довженку, який дуже творчо підійшов до виконання партійного замовлення й показав колективізацію через призму людських стосунків, емоцій і трагедій.

Кадри з кінофільму С. Ензенштейна та Г.Александрова «Старое и новое». 1929 р.

Окремо треба сказати про роль першого тракториста, оскільки у 20-х роках він виконував особливу місію і став однією з ключових фігур у селі. Ця місія полягала в тому, щоб з найближчої тракторної бази або залізничної станції пригнати до села трактора і показати його в роботі та по-можливості відповісти на запитання селян, які ніколи не бачили такої техніки. Тому, перш ніж сісти за кермо трактора, майбутній тракторист мав пройти відповідні курси й отримати певні навички з управління і обслуговування цієї машини. Це була одна з головних вимог, яка висувались до селянських колективів та машино-тракторних товариств, що мали намір придбати трактора. Далі члени товариства самі мусили шукати кандидатуру слухача, якого за власний кошт посилали на курси трактористів. Здебільшого це були молоді і, як кажуть, метикуваті хлопці, що мали бодай початкову освіту. Як ми вже зазначали, крім тракторної справи на таких курсах хлопцям викладали і політграмоту, а перед початком колективізації радянська влада вже на повну котушку використовувала ці курси у своїй пропагандистській роботі.

Можемо припустити, що тракторист **Василь Трубенко** з фільму «Земля» також закінчив якісь тракторні курси, хоча у своїй повісті О. Довженко про це нічого не говорить. Зате зазначає, що його батько

Опанас Трубенко розумівся трохи на машинах, бо «замолоду років зо два батракував у **Фальцфейна** в Каховці й бачив там, як хліб збирають машинами». Дійсно, до революції у таврійських маєтках Фальц-Фейнів широко використовували парові трактори та інші сільськогосподарські машини. Це документальний факт. І на таких фактах побудований майже увесь фільм Довженка та його однойменна повість, хіба що за виключенням прізвищ головних героїв, які були вигадані.

Чи треба дивуватися тому, що тракторист **Василь Трубенко** був комсомольцем? Зовсім ні. У 20-х роках партійне керівництво УСРР ставило перед собою мету максимально охопити ідеологічним впливом сільське населення і таке ж завдання ставило перед комсомолом. Не випадково в листопаді 1925 р. на пленумі ЦК Комсомолу України генеральний секретар ЦК КП(б)У **Л. Каганович** заявляв: *«Треба загострити справу втягування комсомольців в живе соціалістичне будівництво. На Україні налічується 250.000 комсомольців. Нам треба зробити так, щоб комсомолець за теперішніх обставин затуплення перспектив світової революції, за теперішніх обставин буденної роботи не зневірувався. Треба втягнути комсомольців в партійне будівництво, нехай вони зіткнуться з труднощами практичних заходів. Це треба зробити так, щоб комсомолець став передовим громадським робітником»* [140].

Як бачимо, **Василь Трубенко** також був втягнутий у «живе соціалістичне будівництво», став «передовим громадським робітником» та комсомольцем. Але в повісті «Земля» **О. Довженко** зробив свого героя ще й сількором. І, схоже, саме за це його вбили куркулі, а не за те, що він переорював їхні межі. Бо фактів про вбивство трактористів ми не знайшли в жодній газеті, а факти про вбивство сількорів та інших сільських активістів справді були і про них писала радянська преса. Наприклад, у липні 1924 р. газета «Селянська правда» повідомляла про вбивство сількора газети «Червоний Миколаїв» **Маліновського**. У березні 1925 року в селі Нові Дубечні на Київщині було застрелено сількора Клименка, а газета «Червоний селянин» писала про вбивство сількора **Михайла Шемета** з Лубенської округи, яке сталося 10 серпня 1925 року… [141].

Отже, і тут **Олександр Довженко** намагався максимально правдиво показати життя українського села на початку масової колективізації, хоча, знову ж таки, це була далеко не вся правда.

Про що не писали радянські газети, і що замовчували сценаристи, висвітлюючи процес тракторизації українського села?

Про важкі умови роботи перших трактористів, яким часто доводилось працювати по дві зміни (про комфорт не було й мови). Про проблеми із самими тракторами, які часто виходили з ладу через низький рівень кваліфікації трактористів та неуміле користування технікою.

Несподівана зупинка посеред поля трактора у фільмі «Земля» – дуже прозорий натяк на цю проблему. Подібний епізод є й у фільмі С. Ензенштейна «Старое и новое». Хоча, можливо, цей художній прийом режисери застосовували для того, щоб показати перевагу радянської людини над іноземною машиною, яка підкорювалась їхнім планам.

Рідко писала радянська преса і про те, що наприкінці 20-х та на початку 30-х років, під час колективізації, тракторизація супроводжувалась не лише урочистими зустрічами тракторів, а й серйозними конфліктами, які виникали під час розорювання меж, громадських толок та вигонів. Один з таких конфліктів, приміром, стався в селі Керменщина на Миргородщині й увійшов в історію, бо був описаний у вірші **Павла Тичини** «Друга пісня трактористки». Героїнею цієї пісні стала та сама трактористка **Олеся Кулик**, яка колись потайки від матері втікала на курси трактористів. Пізніше, уже в ролі трактористки, вона була направлена в село Керменщина, щоб разом з іншими трактористами розорати там громадську толоку. Старі люди хотіли зупинити цю оранку, погрожували перекинути трактори у воду, а три жінки навіть лягли перед тракторами на землю... Уже в 60-х роках в листі до миргородських слідопитів Олеся Кулик так описувала ті події: «...*Під'їхали до площі, зупинилися. Тут до нас прибігли всі люди. Зібралось їх багато, а в особенності жінки кричать, руками махають, не дозволяють пахати площу, ну а представник з райвиконкому нам наказує і правління колгоспу. Ну от заїзжает один трактор – плуги не беруть. Женщини кричать: так вам і треба, мов і бог проти вас. Потім другий трактор заїздить: тоже плуг не бере, тому що площа утоптана і дуже тверда. Потім підійшла моя черга: вот прицепщица спускает ричаги, і всі три лемеша так і врізались в почву. Женщини як закричать, давай хватать за плуги і тягнуть: думали, що удержать, але трактор дуже сильний, їм його не удержать. Потім вони набрали землі і давай грудки бросать на мене і на прицепщика і ще його схватили за руки і давай тягнуть, но так нас і не остановили. Но раза три ми об'їхали – все вони бросали, а потім відстали. Так ми їм і спахали всю площу...*» [142].

Отже, тракторизація проходила не так гладко, як про це писала радянська преса, бо подібні конфлікти мали місце і в інших селах. Траплялися й випадки свідомого псування тракторів або їх не цільового використання, коли, наприклад, селяни їздили ними на базар чи на весілля. Прямо заборонити це радянська влада не могла, бо трактори знаходились у колективній або приватній власності. Але факти їх не правильного чи не цільового використання не раз висміювались у фейлетонах, які з'являлись на шпальтах газет й іноді були дуже дотепними. Також газети закликали селян берегти трактори, щоб продовжити термін їхньої роботи. *«У нас тепер часто без ніякої потреби тягають трактори для демонстрацій, або просто «для прогулянки». Отже цим*

вкорочують їм віку. А надто, коли тракторист поганий. У доброго тракториста машина прослужить вдвоє довше і зробить двоє більше. Поганий тракторист за рік може занехаяти машину, що вже й ремонта їй повного треба», – писала газета «Більшовик Полтавщини» [143].

Трактор нас виведе зі злиднів.

Окремо варто зупинитися на ціновій політиці, яку проводила радянська влада під час тракторизації, бо це питання дуже цікавило сільських господарів, які мали намір купити трактора. Тому його роз'ясненню була присвячена не одна публікація і в місцевих, і в центральних газетах.

Справа в тому, що більшість тракторів держава закуповувала за валюту, переважно у США, а селянам продавала за радянські карбованці за фіксованою ціною. Середня вартість найпоширенішого трактора марки «Фордзон» складала 1600–1700 крб. і придбати його одному господареві було дуже важко. За даними Полтавської товарної біржі, в урожайному 1925 році пуд пшениці (16 кг) коштував 1,80–1,95 крб., а жита 0,95–1,05 крб. Отож для того щоб купити трактора селянину треба було виростити і продати не менше 950 пудів (близько 150 цнт) пшениці або бл. 1800 пудів (бл. 280 цнт) жита. Для пересічного селянина-одноосібника це було не під силу. Тому держава заохочувала таких селян об'єднуватись в колективи і створювати машино-тракторні товариства щоб гуртом купувати трактори і обробляти ними землю. Заручившись підтримкою найближчого сільськогосподарського кооперативного товариства, члени МТТ мали право отримати кредит в Укрсільбанку і вже за допомогою нього купити трактор. Колгоспи, сільгосптовариства, меліоративні товариства могли купувати трактори без поруки с.-г. товариств, що ставило їх у вигідніше становище.

«Селянська газета» роз'яснювала, що система кредитування, яка була розроблена на державному рівні, передбачала, що перша категорія покупців при одержанні трактора сплачуватиме 20% його вартості або 360 крб., а з витратами по складанню договору – близько 560 крб. Друга – 30%, з витратами – близько 700 крб., і третя – 50%, з витратами – близько 1050 крб. Решта вартості трактора першими двома категоріями виплачувались в такі строки: 20% наприкінці 1925 р., 30% восени 1926 р. і решта восени 1927 р. Скорочувались строки виплат і для третьої категорії покупців [144].

Крім того що трактори відпускали з розстрочкою платежу, держава вживала й інших заходів для зменшення їх вартості та вартості трак-

торокористування. З цією метою вона, приміром, звільнила пальне для тракторів від акцизного податку, що дало зниження ціни більш ніж на половину. Гас для трактора коштував бл. 87 коп. за пуд, а нафта близько 50 коп. При таких цінах на паливо собівартість оранки трактором одної десятини, за розрахунками радянських економістів, складала від 6 до 8 крб. (в залежності від стану ґрунту та умілого поводження з машиною), тоді як оранка конем коштувала від 8 до 12 крб. Але при цьому економісти не враховували різні накладні та амортизаційні витрати, зокрема, оплату праці тракториста та вартість різного причіпного обладнання, яке потрібно було купляти окремо. Все це суттєво збільшувало собівартість тракторної оранки.

Селяни також уміли рахувати гроші. Тому далеко не всі з них поспішали ставати пайовиками машино-тракторних товариств та купувати трактори. Більшість, як і раніше, віддавали перевагу старому й перевіреному коневі, який був добрим помічником у господарстві. Тим більше, що й коштував такий кінь набагато дешевше (від 400 до 500 крб.), і служив довше. Держава рахувалась з такими обставинами. Тому, закуповуючи за кордоном і популяризуючи трактори, вона закуповувала і коней, яких продавала селянам через земельні громади, кооперативні об'єднання та інші організації. Тут також діяла система кредитування. Наприклад, газета «Червоний степ» повідомляла, що *«Український Сельскогоспод. банк разом із українським Зовнішторгом закуповує в Канаді (Америка) першу пробну партію коней (1000 штук). Ціна кожного коня з доставкою 150 карбованців, що в три рази менше, ніж коштує кінь на Україні. Далі цим думають привезти на Україну з Канади 20-30 тисяч коней. Коні будуть продавати колективним хазяйствам і незаможникам на кредит на льготних умовах»* [145].

Гарненько дивіться, коли купуєте коняку.

Немае того засобу, яким би погербували леверанти, наділяючи селянинові з вадами коняку, тому, селяне, гарненько придивіться до цього малюнку, замітьте, де бувають хибні місця у коней, тай пильнуйте, купуючи шкапину. Малюнок цей збережіть поки спекля до нього й ча: од часу даватиму в «Зірці», а зараз вивчіть всі хиби коняки й будьте не ганама для леверантів, а справжніми хазяями.

Зірка №24 від 27.03.1924

На початку 1925 року Наркомзем України через Укрсільбанк планував виділити 1 млн. 700 тис. крб. для закупівлі коней та 800 тис. крб. для того, щоб оплатити оранку в тих господарствах, які не мали коней. На постачання сільському населенню тракторів (пере-

важно у кредит) Наркомзем планував виділити 1 млн. 260 тис. крб., за рахунок чого до початку весняної засівної кампанії передбачалось закупити 685 тракторів, в т.ч. вітчизняного виробництва. Крім тракторів у 1925 р. Наркомзем також планував закупити для сільського господарства різних сільськогосподарських машин на 14 млн. 898 тис. крб. [146].

У 1926 році на підтримку та розвиток сільського господарства держава передбачала виділити вже 22 млн 600 тис. крб., в т.ч. на закупівлю різної сільськогосподарської техніки: стаціонарних двигунів, плугів, букерів, сівалок, молотарок, віялок і т.п. Крім того, за планами Наркомзему передбачалось виділити 6 млн. 131 тис. 250 крб. на тракторопостачання. На ці кошти планували закупити 5000 тракторів системи «Фордзон» із запасними частинами до них, а також 300 тракторів «Запорожець». Відпускні ціни на трактори були дещо знижені: на «Запорожець» до 1450 крб., а на «Фордзон» – до 1600 крб. [147].

Загалом, починаючи з 1925 року, держава вкладала значні кошти в підтримку і розвиток сільського господарства, а також у розвиток сільськогосподарського машинобудування та поширення його продукції. Цьому, насамперед, сприяла створена мережа прокатних пунктів, яка дозволяла концентрувати на них складні сільгоспмашини, до яких особливо тягнулося селянство: молотарки, віялки, трієри тощо. У 1926 – 27 роках їх кількість на прокатних пунктах в порівнянні з попереднім 1925 – 26 р. збільшилась: сівалок – з 1552 до 4548 шт., молотарок – з 1232 до 3788 шт. На липень 1928 р. 84,2% прокатних пунктів мали сівалки, а 77,5% – трієри, 33,8% – молотарки з механічним приводом. Станом на середину 1929 р. ці показники відповідно вже дорівнювали 94,6%, 92,05 і 46,0% [148].

Пріоритетним напрямок також залишалось постачання сільському господарству тракторів. Загалом впродовж 1924–1929 рр. сільське господарство України отримало понад 10 тис. тракторів, з яких 3,1 тис. були передані машино-тракторним товариствам і 400 штук – земельним громадам. Решта машин були придбані сільськогосподарськими артілями, комунами та іншими кооперативними об'єднаннями, а також (не значна частина) окремими господарствами. Але такою кількістю тракторів можна було обробити менше 1% ріллі. Тому гасло «Даєш трактора!» ще довго залишалось актуальним для українського села, яке гостро потребувало технічної модернізації. Втім, така модернізація тривала не лише в сільському господарстві, а і в інших галузях, де будували нові заводи і фабрики, освоювали повітряний простір і простори Північного льодовитого океану, проводили сміливі соціальні експерименти над природою і над самою людиною. В ідеологічній доктрині більшовиків все це називалося «культурною революцією» і трактору в ній відводили далеко не останню роль.

ПОЕТИЗАЦІЯ ТРАКТОРА

Ще задовго до того, як **Олександр Довженко** зняв свою знамениту кіноепопею «Земля» (1930), а **Павло Тичина** написав «Пісню трактористки» (1933), радянські письменники і поети почали оспівувати у своїх творах трактори і тракторизацію, як явища нової соціалістичної культури.

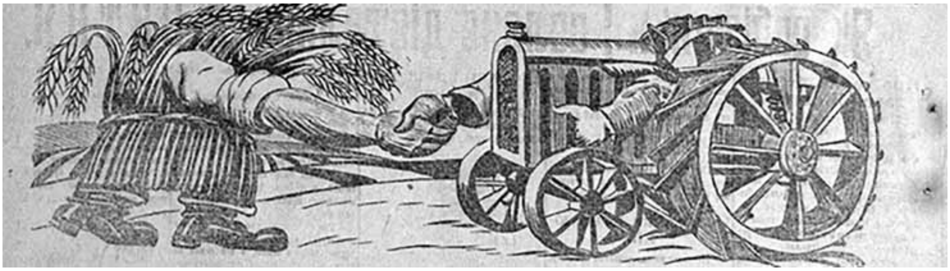
Здається, першими на появу трактора в українському селі відгукнулись члени Всеукраїнської спілки селянських письменників «Плуг», яка мала завдання щодо «виховання своїх членів та широких селянських мас у дусі пролетарської революції та залучення їх до активної творчості в цьому напрямку». Спілку очолював на той час уже досвідчений письменник і журналіст **Сергій Пилипенко**, який працював відповідальним редактором газети «Селянська правда». У 20-х роках газета багато писала про трактори і тракторизацію, що, напевне, позначилося й на літературній творчості багатьох молодих поетів та прозаїків. Один з них, **Олесь Донченко**, в 1923 році написав такі рядки:

«Десь трактор з гурктом оре,
Могутній трактор – дужі груди.
Все ближче й ближче, все вперед,
І сніп сліпучих искор губить…» [149].

Згодом ще один молодий журналіст і майбутній поет **Іван Сенченко** написав рекламо-вірш «Фордзон» з таким закликом:

«Артілі, колективи, комуни,
Збирайте гроші на трактор «Фордзон»
– Це не пара ішакам і плугу,
– Командарм на економичнім фронті…»
І далі в такому ж дусі:
«Фордзон» – не кобила,
– Чи плуг чи могила,
Легко, зручно летить,
Тільки нафта димить…» [150].

Мабуть, молодий поет не був обізнаний з технічними особливостями трактора «Фордзон», який працював не на нафті, а на гасу. Та й літредактори не звернули уваги на таку «дрібницю», бо й самі лише чули про американського трактора. У 1924 році він лише входив у широкий обіг, завойовуючи симпатії селянства, а також літературної і навкололітературної братії.



Ось як оспівував трактора молодий поет **Дмитро Фальківський**, який почав друкуватись в 1924 році. Один з його перших віршів (Ми співці борони…) з'явився в газеті «Молодий Більшовик» і, можна сказати, мав програмний характер.

Дмитро Фальковський

Ми – співці борони...
Ми – поети плугів...
Прославляєм ми в ритмах машину
Час не жде
Час іде,
Трактор скрізь загуде
Ніч поверне на ясную днину.
Світ загляне в село, –
І мужицьке чоло
Не проріжуть глибокі морщини,
Бо тоді по землі
По широкій ріллі
Заревуть і заходять машини.
Колектив... Колектив
Об'єднає весь світ
І відродить забиті народи;
Поведе їх на шлях
На рівний,
Не ясний,
Що прямує до Сонця й Свободи…

(Молодий більшовик, № 11 від 15.06.1924)

Пізніше Д. Фальківський співпрацював з низкою журналів та газет, належав до літературної групи «Ланка» (МАРС). На жаль, у 1934 році після вбивства **С. Кірова** «співець борони і поет плугів» сам потрапив у жорна репресивної машини і був розстріляний.

Трагічно склалася доля ще одного революційного романтика **Олександра Лана** (Кирила Юхимовича Коршака), який був членом Спілки селянських письменників «Плуг», потім – Всеукраїнської спілки пролетарських письменників. Як стверджують літературознавці, О. Лан писав народною, добірною мовою і вважався майстром сільських та міських пейзажів. Глибока образність його поезії проявилась навіть у вірші «Трактористи», який був надрукований в газеті «Червоний шлях».

Як і багато інших романтиків та співців революції, **О. Лан** став жертвою сталінського терору. 6 листопада 1937 р. він був заарештований, буцімто як «учасник антирадянської української буржуазно-

ТРАКТОРИСТИ

О. Лан

Ми – трактористи. Мідяним
горлом
Ірже наш косолапий кінь.
Травневий ранок в небі – горном,
В степу – червона тінь.

З кошлатих сел у сірих штанях
Стрункі вітри – на зустріч дню…
Ми оремо на нових гранях
Стару стерню.

Ми беремо глибоку плиту,
Щоб ґрунт – на верх, стерню –
на дно:
Ростиме тут новітнє жито –
Червоне семено.

Не раз утре воно за весну
У незаможника чоло.
Зате ж з'єднає перевеслом
В сніп – город і село…

(Червоний шлях, №7, 1924)

лістичної і диверсійно-терористичної організації» й розстріляний. Реабілітований лише в 1960 році.

Тракторної теми торкалися й інші пролетарські поети, наприклад, Григорій Епік та Іван Кириленко, але не можна сказати, що вона була головним лейтмотивом їхньої творчості. Це, скоріше, була данина тогочасній моді, або звичайна політична кон'юнктурщина, якою «грішили» багато молодих поетів. Тому не варто визначати літературну цінність їхніх творів. Жоден з них (хіба що за виключенням «Пісні трактористки» **П. Тичини**) не увійшов до антології української поезії XX століття. Свого часу **Леонід Мосендз** (1897–1947) навіть написав «Оду до трактора» («Діяболічні параболи», 1935 р.)., але й вона не увійшла до антології кращих творів.

ОДА ДО ТРАКТОРА

Яка це многошрубна сила
здіймає цілину степів?
І м'язність Гната чи Кирила
Петра, Павла або Данила –
усіх минулих батраків –
намножує на мертву масу
підойм і ґум сталевий чин?
Це в просторінь глевкого часу
веде нову побідну расу
одухотворений бензин.
Це він, непереможний трактор,

здолав коня і чумака
і чорноземні катаракти
рівняє невідкличний фактор,
залізний внук Залізняка… 15.11.35.

Варто зазначити, що у 20-х роках окремі газети випускали літературні сторінки, де поети-початківці та молоді письменники могли друкувати свої твори. Така сторінка, наприклад, виходила у газеті «Правда Прилуччини», де член «Плуга» **М. Коршун** написав вірша про агронома. Є в ньому і такі рядки:

Трактор громом гуркотить,
Співи колективів…
– «По новому будуть жить
Необмежні ниви!» І далі:
А Дмитро-батрак у сні
Трактором керує:
(Лоб у змошках повеснів)
– «Живем не горюєм» [151].

А ось як поетично змалював роботу трактора один з дописувачів газети «Червоне село» (Полтава):

«Біля трактору (Враження).

Комуна – «Червона Левада»… Кожного ранку гудок млина, що збудувала комуна, будить комунарів на роботу, до трактору.

Трактор зветься «Фордзон». А селяне прозвали – «Керзоном». Прийде машинист, подивиться, запалить щось, і здрігне трактор… Затрахкотить. Оживе. А ну, голубе сивий, – жартує машинист, – їдимо орати. Відпочив за ніч, і досить.

—Та така коняка чортового батька заморитъся! – каже дядько, що зупинився подивитись на «Керзона»...

Плавно, рівно йде трактор в умілих руках машиниста.

—Трах-тах-тах...

Знову гудок. В комуні починається робота. Трактор уже на полі. Вороча величезні глиби землі, мов велетень з якоїсь дивовижної казки.

Гуде земля. З роду-віку не бачила вона такого дива. Дядьки здивовано дивляться на трактора й гомонять:

— Ось диви!.. Ні, таки справді гарно робити в комуні. Роблять, а не заморюються, як ми... Все машинами...

— А вечером у клубі, музика, ігри ріжні, вистави... Читають. Ні, таки зовсім-зовсім не заморюються!

— От тільки, як це, що в бога вони не вірують?..

Здрігнувся трактор, засміявся весь:

— Трах-тах-хах-ха-ха-х!.. Тах!..

— Е! Не бог, не віра, не піп, – а наука та отакі машини виведуть нас з злиденного життя, – промовив у задумі другий селянин.

А трактор трахкотів безупинно, без відпочинку, уперто, настирливо...

— Трах-тах... трак-тах... трактор!.. **С. ПУГАЧЕВ**» [152].

Як бачимо, на початку і в середині 20-х років (та й пізніше) тракторна тематика була досить популярною в літературному середовищі і навіть оформилась в окрему течію. Ще на початку 1925 року при Полтавській губпартшколі був заснований літгурток «Трактор», до якого увійшли 20 курсантів партшколи. *«Гурток існує вже коло 3-х місяців, і має тісний зв'язок з иншими літоб'єднаннями,* – повідомляла газета «Більшовик Полтавщини», – *При вирішенні питання про визнання тої чи иншої платформи, гурток постановив ні до якої платформи не приєднуватись. Заняття гуртка провадяться один раз на тиждень у клубі ГПШ»* [153].

Пізніше при Всеукраїнській спілці пролетарсько-селянських письменників «Плуг» була заснована літгрупа «Трактор», до складу якої увійшли сільсько-господарські робітники-початківці, робкори, колишні наймити, бідняки і колгоспники. *«Літгрупа «Трактор», вступаючи до «Плуга», оголошує себе ударною і викликає на соціалістичне змагання письменників-плужан, передусім Головка, Панова, Божка, Хуторського, Пилипенка і Добровольського, у висвітленні героїчної боротьби сільсько-господарських і лісових робітників за п'ятирічку, за колгосп»,* – писали у своїй декларації до V-го з'їзду ВСПСП «Плуг» засновники літгрупи, до якої на той час входило 13 осіб [154]. Керував літературною групою письменник **Володимир Гавриленко**, який у 1930–1934 рр. також був редактором літературного журналу «Трактор». У червні 1930 року названий журнал мав 17000 індивідуальних передплатників, що можна розцінити як певний успіх.

Як бачимо далі, наприкінці 20-х – на початку 30-х років розпочався новий етап поетизації трактора та осмислення процесу тракторизації українського села зокрема через великі літературні форми. Як і належить, основний тон тут задавали «плужани». У 1930 році увагу літературних критиків привернула повість «Залізний кінь» **Спиридона Добровольського** (Харків, Плужанин, 1929 р., 172 с.) та повість «Трактори» **Павла Хуторського** (справжнє прізвище **Лифар**) (журнал «Молодняк», 1929, №7, 130 с.). «Літературна газета» і журнал «Критика» не високо оцінили художній рівень цих творів, назвавши їх «прикладною белетристикою». А от журнал «Плуг» навпаки, виступив на захист і зазначив, що подібні твори започатковують новий жанр в літературі – «виробничо-соціялістичний» [155].

«Добровольський у своїй повісті «Залізний кінь» зачепив дуже цікаву й актуальну тему – боротьбу за трактор на селі між куркулями, з одного боку, і незаможниками та середняками – з другого. Попри всі хиби в композиції твору і в окремих деталях, «Залізний кінь» значне явище в нашій пролетарсько-селянській літературі, бо вносить в літературу те нове, що вимагає наша доба», – писав **В. Заєць** в журналі «Плуг». – *Те ж саме можна сказати й про «Трактори» Хуторського. Правда, художньо повість дуже недосконала, слаба…»* [155].

У цьому ж номері журналу повідомлялось про діяльність літературної групи «Трактор», яка поповнилась 4 новими членами. Серед них був 1 радгоспівський робітник, 2 наймити-колгоспники та 1 студент-робфаківець. Частина «трактористів» у складі письменницьких бригад виїхала до найбільших зернорадгоспів України «для переведення роботи місячника нацкультбудівництва та зустрічі з читачем». «До бригади, що виїжджає до радгоспу 20, приєднавсь поет-плужанин, член редколегії журналу «Трактор» **Андрій Панів**», – повідомляв журнал «Плуг» [155].

Щодо інших літературних творів, присвячених темі тракторизації, варто виділити виробничий роман «Тракторобуд», написаний **Наталією Забілою** (1931–1933). Роман присвячений будівництву Харківського тракторного заводу, до якого на той час була прикута увага всього «радянського народу». Звичайно ж, члени літературного цеху також не могли обійти цю тему. Крім того, в 1931 р. у видавництві пролетарських письменників «Гарт» вийшов збірник прозованих і поетичних творів «робітників-ударників Тракторобуду, покликаних до літератури». Одним з авторів цієї збірки став і **Костянтин Чеканов**, який написав вірш «За Харьковский тракторный» з такими словами:

«Мы бьемся ударно
У светлой межи,
За стройку
Завода,
За новую жизнь…» [156].

Крім численних літературних замальовок і віршованих творів на сторінках радянської преси також можна зустріти цілу серію так званих малих фейлетонів, присвячених темі тракторизації. Серед тих, хто відгукнувся на цю тему, був і письменник-гуморист **Остап Вишня**, який співпрацював з низкою газет та журналів. Наприклад, у одному з номерів газети «Селянська правда» він надрукував фейлетон «Він такий… Він може…», написаний за листом одного селянина. У фейлетоні автор висміяв невміле керування трактором сільського тракториста Івана, який не зумів справитися з хитрою машиною: «*…Іван сидить, а трактор їде… Ось і тин… Трактор через тин… Лежить тин… Ось клуня… Трактор на клуню… Лежить клуня…*» [157].

В іншому фейлетоні під назвою «Тіні забутих предків» **Остап Вишня** в характерній гумористичній манері описав змагання двох тракторів – українського «Запорожця» і американського «Фордзона», в ході якого український трактор нібито переміг свого заокеанського «колегу»:

«… І покотилася по всім світі радійова хвиля:

— «Запорожець» «Фордзона» переміг.

І стиснув селянин руку робітникові сказав:

— Слава промисловості радянській.

А за океаном, за Атлантичним, Форд замислився… Оце й уся романтика» [158].

Як бачимо, не лише поети-початківці оспівували та возвеличували тракторизацію, а й досить відомі майстри слова. І тут ми знову не можемо не згадати про класика української літератури **Павла Тичину**. Справжнім шедевром його поетичної творчості став вірш «Пісня трактористки», присвячений сільській дівчині **Олесі Кулик**, що втікала на курси трактористок. Пригадаймо, як щиро вона захоплювалась трактором:

«…Я до трактора підходжу –
сонце ясне! світе мій!
Ой, як хочеться учитись,
щоб вести його самій!» [159].

За радянських часів цей вірш **Павла Тичини** входив до шкільної програми, завдяки чому і здобув таку популярність. Але не всі знають, що у грудні 1933 року, перебуваючи у Миргороді, **П. Тичина** написав і «Другу пісню трактористки». Була вона не таку весела як перша, зате дуже показова, бо розповідала про гучний конфлікт в селі Керменщина на Миргородщині, де селяни виступили проти розорювання громадської толоки (про цей конфлікт ми розповідали вище).

Були в Тичини й інші віршовані рядки про трактор, які поповнили скарбницю народного фольклору:

«Трактор в полі: дир-дир-дир!
Хто за що, а ми за мир!» [160].

Літературознавець **Анатолій Погрібний** та й інші літературознавці схилялися до думки, що це – вірш-пародія, в якому поет у прихованій формі висміяв радянську дійсність. Як би там не було, але своєю творчістю **Павло Тичина** зробив дуже вагомий внесок у тракторизацію масової свідомості, піднявши трактор і професію трактористки на небачену висоту.

Пізніше тракторну тематику у своїх творах розвивали й інші письменники, поети, художники, режисери, яких радянський трактор надихав на творчі звершення. Серед них окремої уваги заслуговують художники, які працювали в жанрі політичного плаката і створили цілу серію художніх плакатів, головними героями яких стали трактори і трактористи.

Трактори і трактористи на радянських агітаційних плакатах 1930–1940-х років

ПІДСУМКИ ТРАКТОРИЗАЦІЇ

У попередніх розділах цієї роботи частково ми вже говорили про підсумки тракторизації сільського господарства України в умовах непу і її вплив на відновлення та розвиток цієї галузі. Тепер, маючи досить об'ємне уявлення про це явище, спробуємо конкретизувати і узагальнити наші висновки, щоб скласти цілісну картину про ті процеси, що відбувались у 20-х роках XX століття й супроводжувались широким впровадженням тракторів.

1. Тракторопостачання

Як уже було зазначено, на першому етапі тракторизації, який тривав з 1921 по 1929 рік, основним завданням більшовицької влади було налагодження тракторопостачання і забезпечення тракторами сільського господарства, насамперед, у південних та степових районах України, які найбільше потерпали від голоду і недороду. З цим завданням вона в основному впоралась за рахунок масового імпорту тракторів, які частково покрили нестачу живої тяглової сили (кінної і волової). Велику допомогу тут надали міжнародні благодійні організації, зокрема, американська менонітська організація, Місія Нансена, американський єврейський розподільчий комітет «Джойнт». Але загальний стан тракторопостачання залишався вкрай незадовільним, оскільки радянська держава через свої структури повністю монополізувала право на ввезення і розподіл тракторів в СРСР, вважаючи їх своєю власністю.

За даними Наркомзему УСРР, масове завезення тракторів в Україну було розпочато в 1924–25 рр. і далі тривало з різною інтенсивністю, яку видно на цій таблиці [161].

Завезено тракторів	
По роках	Кількість, шт.
1924/25	3208
1925/26	2791
1926/27	1715
1927/28	1488
1928/29	1481

Як видно із звіту Укрдержторгу, лише протягом 1925 р. в Україну було завезено 3100 тракторів, а наступного року – ще близько 3000. Невелика кількість тракторів була закуплена на вітчизняних заводах

[148]. Але цієї техніки катастрофічно не вистачало. Тим більше, що у другій половині 20-х років закупівлю іноземних тракторів і їх розподіл серед союзних республік здійснювала Москва, яка не завжди враховувала інтереси України. На цьому, зокрема, наголошував народний комісар земельних справ Української СРР **О. Шліхтер** під час проведення XV з'їзду ВКП (б). Виступаючи на одному із пленарних засідань, він заявив, що на поточний рік Україна замовила центру 4800 тракторів, але за союзним планом мала отримати лише 530 машин, що «оголило ввесь фронт постачання українського села тракторами» [163, 1168] О. Шліхтер запропонував центральному керівництву СРСР ретельно переглянути планові розрахунки щодо розподілу тракторів, враховуючи питому вагу тракторних робіт по районах, і збільшивши для України постачання імпортних тракторів. З таким же проханням під час з'їзду він звернувся безпосередньо до **Й. Сталіна** [163, 1169].

Очевидно, прохання керівника Наркомзему УСРР частково було задоволене, бо впродовж 1928–1929 років Україна отримала близько 3000 імпортних тракторів, які були передані радгоспам, МТС, дослідним станціям, установам Наркомосвіти та колективним господарствам. При розподілі тракторів між окремими сільськогосподарськими районами влада в першу чергу задовольняла потреби степових районів, які були основними виробниками товарного зерна на експорт. Тому понад 70% цієї техніки було спрямовано в Одеську, Херсонську, Миколаївську та Мелітопольську округи, а також в Автономну Молдавську РСР. В Лісостеповій частині України трактори насамперед отримували райони бурякосіяння, райони із зерновим напрямком господарювання та прикордонні райони.

За даними окружних земвідділів [161], на 1 травня 1929 р. в Україні нараховувалось 10439 тракторів, які по окремих сільськогосподарських районах були розподілені так:

Розподіл тракторів по окремих с.-г. районах України			
	Назва району	**Кількість тракторів**	**% до загальної кількості**
1	Степ	7787	74,6
2	Лівобережжя	1623	15,5
3	Правобережжя	966	9,3
4	Полісся	63	0,6
Разом		10439	100

Важливо відзначити і те, що до другої половини 1928 р. найбільшу кількість тракторів отримували машино-тракторні товариства, які

створювались на кооперативних засадах. Проте згортання непу призвело до ліквідації МТТ, а потім і всього кооперативного руху.

Спочатку за директивою Наркомзему України першочергове право на отримання тракторів було закріплено за колгоспами, землевпорядкованими громадами а також за об'єднаннями колгоспів. Усім названим категоріям користувачів трактори відпускали партіями (не менше 10 штук), але з умовою, що кожна група перебуває на одному місці, має спільний гараж, спільний склад палива і т. ін. Пізніше в питаннях тракторопостачання держава зовсім відмовилась від підтримки невеликих кооперативних об'єднань та машино-тракторних товариств і переорієнтувалась на колгоспи, радгоспи та інші виробничі об'єднання, які мали в користуванні великі масиви усуспільненої землі. Про забезпечення тракторами одноосібників не було й мови. Більше того: 17 травня 1929 р. ***«для найдоцільнішого розподілу тракторів і для боротьби з переходом тракторів до куркульських елементів села»*** ВУЦВК і РНК видали спільну постанову про реєстрацію та перевласнення тракторів, за якою земельні органи отримали право проводити так зване «вивільнення» тракторів з приватної та колективної власності [164, 535-538]. Основний тягар щодо виконання цієї постанови ліг на Всеукраїнську раду сільськогосподарської кооперації «Сільський господар».

Така кардинальна зміна політики щодо тракторизації сільського господарства була пов'язана з підготовкою до масової колективізації та «ліквідації куркульства як класу». В питаннях тракторопостачання ця політика орієнтувалась на розвиток власного тракторобудування та повну відмову від імпорту тракторів.

2. Тракторобудування

Від самого початку своєї діяльності більшовицька влада велику увагу приділяла питанням розвитку власного тракторобудування, яке мало дати селянству багато дешевих і надійних тракторів. Уже в 1922 році Головсільмаш РРФСР розробив шестирічний план тракторобудування, який передбачав будівництво п'яти тракторних заводів. Питання трактробудування також неодноразово розглядалось на засіданнях президії Держплану СРСР та її профільних секцій і комісій: Промислової, Сільськогосподарської, Металевої, Тракторної.

Наприклад, на початку 1924 р. на засіданні Промислової секції Держплану розглядали питання про виділення 2 млн 336 тис. червінців на розвиток у країні тракторобудування, з яких 2 млн крб. мали спрямувати Харківському паровозобудівному заводу, де освоювали виробництво гусеничних тракторів типу WD [165, 94]. Але у 20-х роках організува-

ти тут масове виробництво тракторів так і не вдалося. У 1923–24 операційному році при плані 238 тракторів ХПЗ випустив лише 11 машин, у 1924–25 о.р. – при плані 400 дали 93 машини, а у 1925–26 о. р. – при плані 300 тракторів дали 250 [166, 154]. Не кращою була ситуація на заводі «Червоний прогрес», де випускали трактор «Запорожець». Впродовж 1925–26 операційного року тут було виготовлено лише 282 трактори, а в 1926–27 рр. при річному плані 300 тракторів випустили 180 штук [3, 136]. Такий стан справ був викликаний технічною відсталістю СРСР і союзних республік практично у всіх галузях народного господарства й не можливістю залучати іноземні інвестиції та технології для розвитку власного тракторобудування.

Наприкінці 1926 р., оцінюючи загальний стан радянського тракторобудування, голова Технічної ради при Головметалі СРСР **Р. Я. Гартван** зазначав, що *«несмотря на длительные опыты по постройке тракторов на наших заводах производство развивается весьма слабо. Государственных же ассигнований на это начинание потрачено уже 4.886.000 рублей. На 1925/26 г. намечается по программе к постройке 2570 тракторов, в том числе 300 гусеничных и 2270 колесных, но по условиям производства едва ли возможно рассчитывать и на выпуск 1700 шт.»* Він також наголошував, що *«Наши длительные неудачи по тракторостроению приводят также к заключению, что в этом деле надо идти иным путем, чем мы шли до сего времени. Это дело требует иностранной помощи. Когда найдется серьезная и компетентная иностранная фирма, которая нам составит и проекты и план эксплуатации, тогда не жаль будет ассигновать на это и необходимые средства»* [166,154].

У 1926–27 операційних роках тракторна промисловість СРСР, яка нараховувала 5 заводів, випустила лише 660 тракторів, у той же час було імпортовано (переважно із США) 5020 машин [11]. 88,4% всього тракторного парку країни на той час складали саме імпортні трактори.

Партійне і радянське керівництво СРСР визнавало відсталість країни в питаннях тракторобудування й робило певні кроки для налагодження цієї справи. Зокрема, в 1926 році було закладено фундамент для будівництва великого тракторного заводу в Сталінграді. Але через брак фінансових ресурсів воно було призупинене. Ця проблема стала предметом обговорення на XV з'їзді ВКП(б), який відбувся у грудні 1927 року. Тоді, виступаючи перед делегатами з'їзду, нарком оборони **К. Ворошилов** заявив, що тракторобудування в СРСР майже відсутнє, і що підняття цієї галузі однаковою мірою важливе як для сільського господарства, так і для оборони країни. Він закликав уряд вишукати кошти на будівництво Сталінградського тракторного заводу, а також на проектування нових тракторних (читай і танкових) заводів [163, 879-

880]. Ця пропозиція була підтримана низкою інших делегатів (Птуха, Молотов, Яковлєв) і знайшла своє відображення в резолюції з'їзду, де було сказано про необхідність посилити постачання села тракторами і з цією метою прискорити розгортання виробництва тракторів [163,1310]. Проте реалізувати цей пункт резолюції на практиці вдалося лише на початку 30-х років після введення в експлуатацію Сталінградського (1930) і Харківського (1931) тракторобудівних заводів.

Варто зазначити, що проектування обох радянських заводів здійснювала американська фірма «Альберт Кан Інкорпорейтед» знаменитого архітектора **Альберта Кана**. Згодом і на одному, й на іншому заводі налагодили масове виробництво тракторів, які були ліцензійними копіями американського трактора «Інтернешнл Мак-Кормік Дірінг 15/30». Фактично СРСР продовжував випускати американські трактори, але вже під своїми марками – СТЗ 15/30 і СХТЗ 15/30. Пізніше на одному й на іншому тракторному заводі було налагоджено й випуск танків, що було цілком прогнозовано.

Співвідношення кількості імпортних тракторів і тих, що виробляли в СРСР по роках можна бачити в таблиці, яку наведено нижче за даними книги Д.Д. Мішустина «Внешняя торговля и индустриализация СРСР» (Москва, 1938).

Надходження тракторів у сільське господарство СРСР у 1924-1934 рр.

Роки надход-ження	Всього		В ч.т. рад. вироб.		В т.ч. імпортних		% імпортних тракторів	
	Штук	Потужн. в НР	Штук	Потужн. в НР	Штук	Потужн. в НР	За кількістю	За потужністю
1924/25	6 635	68570	457	4 570	6 208	64 000	93,1	93,3
1925/26	13100	137 320	732	7 320	12 368	130 000	94,4	94,7
1926/27	5 680	58 600	660	6 600	5 020	52 000	88,4	88,7
1927/28	3 334	34 500	850	8 500	2 484	26 000	74,5	75,4
1928/29	9 466	126 045	2 800	29 540	6 666	96 505	70,4	76,6
1929/30	33 067	548 900	10 050	103 000	23 017	445 900	69,6	81,2
1930/31	59 130	964 356	31 283	392 560	27 847	571 796	47,1	59,3
1931/32	26 086	678 885	46 086	678 885	—	—	0,0	0,0
1932/33	68 700	1057 400	68 700	1 057 400	—	—	0,0	0,0
1933/34	87 910	1556 000	87 910	1 556 000	—	—	0,0	0,0

Загалом, за підрахунками автора, впродовж 10 років на імпорт тракторів СРСР витратив 1 млрд 007 млн крб., з них 876 млн крб. у 1929–1931 рр., коли була закуплена найбільша партія тракторів [11, 169]. У той же час на будівництво власних тракторних заводів –

Сталінградського (1930) і Харківського (1931) було витрачено у валюті 320 млн. крб., тобто утричі меншу суму [11, 168]. Це щодо грошової оцінки тракторизації, яка загалом дуже дорого обійшлася СРСР і Україні, оскільки в основному відбувалась за рахунок експорту хліба та інших сировинних ресурсів.

Окремо варто сказати про те, як непросто ухвалювали рішення про будівництво в Україні нового тракторного заводу. Це питання неодноразово розглядалось на засіданнях Держплану та ВРНГ УСРР, але тривалий час по ньому не було єдиного бачення. Одні фахівці вважали, що наше тракторобудування не зможе наздогнати американське й не варто конкурувати із заводами Форда. Інші відстоювали ту точку зору, що розвиток металопромисловості потягне за собою і зниження ціни на метал, що дасть можливість знизити вартість тракторів [167]. Зрештою, наприкінці 1925 р. ВРНГ ухвалила рішення про те, щоб збудувати в Україні власний тракторний завод потужністю 10 тис. колісних тракторів щорічно. Було запропоновано кілька варіантів для будівництва такого заводу. Спочатку для цього розглядали місто Таганрог, потім називали Харків, Запоріжжя і Дніпропетровськ.

Дискусія про вибір місця для будівництва в Україні автотракторного заводу тривала й на сторінках журналу «Господарство України». Зокрема, в одній із своїх статей інженер-механік **П. Д. Школьнік** відстоював ту думку, що новий тракторний завод потрібно будувати на Запоріжжі, біля Дніпровської гідроцентралі, поруч із заводом Електросталь та алюмінієвим і металургійним заводами. При цьому автор також спирався на той факт, що степова частина України споживала 80% усіх тракторів. Резюмуючи свої доводи, він наголошував на тому, що *«питання про будівництво в Україні тракторного заводу потрібно ставити на всю величінь перед відповідними органами і доводити, що доля сільського господарства України настійливо вимагає якнайшвидшого вирішення питання про будівництво в Україні окремого тракторного заводу»* [168, 100-101].

На жаль, керівництво СРСР не прислухалося до цих та інших аргументів, бо першим п'ятирічним планом (1928–1932) будівництво тракторного заводу в Україні взагалі не передбачалось. А остаточне рішення щодо проектування й будівництва Харківського тракторного заводу було ухвалене лише восени 1929 року. Ось що про це писала газета «Вісті ВУЦВК»:

«Уже протягом двох років Український Уряд клопочеться про побудування тракторного заводу на Україні. Позитивне розв'язання цього питання затримувало, головним чином, те, що не було точно визначено потреби Союзу в тракторах, відповідно до передбачених планів перебудови сільського господарства. Нині питання про кількість тракторів

*потрібних нам, щоб обслуговувати усуспільнений сектор сільського господарства, меліорацію, лісові розробки, шляхове будівництво і т.ін. – цілком виявнено. Загальний тракторний баланс Союзу такий, що крім Сталінградського тракторного заводу та Путіловського, що вже в цьому році має виробити 10 тис. тракторів типу «Фордзон», **нам конче треба будувати ще два заводи на Україні та Уралі**. Внаслідок цього, за постановою ВРНГ Союзу та директивою РПО, визнано за потрібне негайно почати проєктування **харківського тракторного заводу** великої сили, до того ж за основу береться перетворення ХПЗ на завод масового виробництва – в 40 тисяч тракторів*» [169].

Як бачимо, спочатку радянське керівництво планувало випускати на Харківському тракторному заводу гусеничні трактори, але потім від цієї ідеї відмовились і збудували новий завод для випуску колісних машин. Будівництво ХТЗ було розпочато у квітні 1930 р., а вже 1 жовтня 1931 р. з конвеєра заводу зійшов перший трактор.

„ТАКИХ ТЕМПІВ, ЯК ТУТ, Я НЕ БАЧИВ“

25. СВАДЖІЯН Л., спеціяліста, громадянина ПАСШ, зав. завідувача будівельного відділу будівництва заводу — за винятков енергію в проєктуванні і провадженні будівельних робіт.

Це було небачене за своїми розмахами і темпами будівництво, в якому брали участь десятки тисяч робітників, студентів, червоноармійців і навіть ув'язнених. Будівництво велося під керівництвом американських інженерів і спеціалістів. У книзі «Ентузіасти тракторного велетня ХТЗ», виданій у Харкові в 1931 р., зазначено, що американський інженер **Сваджіян (Леон Сваджіян**) завідував будівельним відділом ХТЗ, тобто фактично керував будівельними роботами. Наступного року «за виняткову енергію в проєктуванні і провадженні будівельних робіт» разом з іншими ударниками він був нагороджений орденом Леніна та занесений на Дошку пошани ХТЗ [170]. Пізніше радянська влада всіляко замовчувала цей факт, щоб приховати свою залежність від капіталістичної країни та її інженерних кадрів.

Таким чином, в історії тракторизації було відкрито ще одну яскраву сторінку, пов'язану вже з Харківським тракторним заводом. Історія будівництва цього велетня промисловості та й загалом історія радянського тракторобудування добре описана в багатьох роботах, в т.ч. сучасних дослідників, тому ми не будемо в неї заглиблюватись. Зауважимо лише, що розвиток тракторобудівної галузі в СРСР дозволив країні вже у 1932 році повністю відмовитися від імпорту тракторів і суттєво збільшити тракторний парк за рахунок машин власного виробництва. Як по роках зростала кількість тракторів в УСРР і потужність тракторного парку видно з таблиці, що наведена нижче.

Тракторний парк сільського господарства УСРР у 1925-1934 рр.

По роках	Всього		У тому числі					
			Державні та коопертавні господарства		МТС		Колгоспи	
	Кількість, шт.	Потужність, НР	Кількість, шт.	Потужність, НР	Кількість, шт.	Потужність, НР	Кількість, шт.	Потужність, НР
на 1.01.1925	300	3000	60	600	—	—	—	—
на кінець 1925	3518	35180	672	6720	—	—	707	7070
на кінець1926	6309	63090	962	9620	—	—	1377	13770
на кінець 1927	8105	81050	1344	13440	—	—	1967	19670
на кінець1928	9593	96170	1769	17690	119	1430	2598	25980
на весну 1929	10563	105630	2080	20800	1175	11750	4459	44590
на весну 1930	15112	160500	3100	32900	6758	77008	3691	43392
на кінець 1931	26051	321097	7822	110679	15387	180700	2842	29718
на кінець 1932	39089	514259	11610	170624	25630	325000	1849	18630
на кінець 1933	51320	720094	16090	243403	34235	465848	993	10823
на кінець 1934	…..	…..	…..	…..	44320	640352	…..	….

За даними «Народне господарство УСРР. Статистичний довідник». Київ, 1935.

3. Тракторовикористання

Ще однією важливою складовою тракторизації стало тракторо-використання, тобто процес практичного використання (експлуатації) тракторів з метою отримання від них найбільшої користі в роботі. Для цього потрібно було створити систему навчання трактористів та механіків, мережу ремонтних баз і майстерень, а також налагодити безперебійне постачання для тракторів паливно-мастильних матеріалів, причіпного обладнання, запасних частин і т.п.

У 20-х роках радянська система виявилась не готовою до швидкого вирішення цих питань, зіткнувшись з багатьма організаційно-технічними та фінансовими труднощами. Як з'ясувалося, мало було придбати трактор і посадити на нього малограмотного селянина, давши йому мінімальні навички керування цією машиною. Треба ще було навчити його **правильно** користуватися трактором і забезпечувати його **грамотне** технічне обслуговування, щоб продовжити термін служби цієї машини і зберегти її продуктивність.

Судячи з численних повідомлень у пресі про поломки тракторів та виведення їх з ладу, короткотермінові півторамісячні курси з підготовки трактористів не давали таких знань і навичок. По-перше, для цього бракувало кваліфікованих інструкторів та інженерів, по-друге, – не вистачало спеціальної технічної літератури і навчальних посібників з експлуатації та обслуговування тракторів. Їх лише починали видавати (в т.ч. й перекладаючи популярні закордонні посібники). Ціла низка таких видань з'явилась в СРСР у 1926–1930 рр. і була присвячена трактору «Фордзон». Але на полях працювали не лише «Фордзони», а й трактори інших марок, які потребували правильної експлуатації.

Комісія під керівництвом професора **О. О. Алова**, яка в 1925 році за дорученням Тракторного комітету вивчала роботу тракторів у низці господарств Харківської округи, звернула увагу на те, що трактористи не дуже добре знають свої машини, бо траплялися випадки не правильної установки на трактор деяких запчастин. *«Не зважаючи на простий механізм тракторів, комісія зауважила аж три випадки неправильного збирання частин регулятора, і прийшла до висновку, що збирання деталів взагалі не вдосконалене, і що деталі вимагають точнішої пригонки»*, – наголошувалось у звіті комісії [171]. Вона також зауважила, що «технічний бік будування тракторів вимагає значного поліпшення та добірнішого матеріалу». Тут ішлося про трактори «Запорожець», які за якістю суттєво поступались американським тракторам. Але «Фордзони» та «Фордзони-Путіловці» також часто виходили з ладу, насамперед, через їх неправильну експлуатацію. Цій проблемі навіть була присвячена велика стаття в газеті «Правда», яка писала: *«Трактор – машина новая и малознакомая крестьянину. Поэтому даже при незначительной поломке у крестьянина опускаются руки и он считает, что все его вложенные в машину деньги пропали даром. Самым срочным образом необходимо организовать, в первую очередь в районах наибольшего распространения машин, передвижные ремонтные мастерские, стационарные ремонтные базы и технический инструктаж при них по сборке, уходу и исправлению мелких поломок. Партийные органы с.-х. кооперативы, крестпомы и шефские организации должны взять на себя почин в этом деле. Во что бы то ни стало надо сдвинуть* его с места!» [172].

Як відомо, значна частина функцій з технічного обслуговування тракторів була закріплена за акціонерним товариством «Укравтопромторг». Проте у вересні 1926 р. Українська економічна нарада ухвалила рішення про передачу цих функцій до системи сільськогосподарської кооперації «Сільський господар». Це рішення стало поштовхом для реорганізації всієї системи тракторообслуговування і розширення ремонтної мережі, яка вже на кінець 1926 р. нараховувала 30 ремонтних пунктів, 11 майстерень, 23 склади запасних частин. На кінець 1928 р., в Україні діяло 65 ремонтних майстерень [148]. Крім того, фахівці кооперативної системи укладали угоди з приватними майстернями на виконання певних видів ремонтних робіт, обумовлюючи в угодах нормовану оплату за виконану роботу і постачання майстерень необхідними матеріалами. Станом на 1 жовтня 1928 р. було укладено договорів на обслуговування технічною допомогою 3444 тракторів, що складало 38% від їх загальної кількості [173].

У своїй дисертації **Ю. В. Тренкін** наводить дані, згідно з якими з 1926 до 1928 р. машино- і тракторообслуговування зросло більш ніж у три з половиною рази: з 1021 трактора до 3691 [174] і далі обсяг таких робіт лише збільшувався. На нашу думку, це було пов'язано із збільшенням кількості техніки, яка надходила в господарства, а також надмірним навантаженням на трактори, через що вони швидко виходили з ладу. Отож, не зважаючи на розширення мережі ремонтних майстерень і збільшення кількості ремонтних бригад, в т.ч. мобільних, ця мережа всерівно не справлялася з обсягом ремонтних робіт. Крім того, для проведення своєчасного і якісного ремонту тракторів бракувало запасних частин та кваліфікованих робітників з машинообслуговування.

У січні 1929 р. газета «Вісти ВУЦВК» писала, що «Сільський господар» і його союзи доукомплектовують 24 окружних майстерні, 29 районних та 12 спрощених майстерень для ремонту тракторів та с.г. машин. Крім того, місцевим союзам було запропоновано негайно розпочати організацію 14 окружних, 10 районних та 20 спрощених майстерень. За річними заявами союзів у 1929 р. потрібно було придбати для тракторів запасних частин на суму 1,2 млн крб., але до 1 березня «Сільський господар» міг завезти їх лише на 670 тис. крб. [175].

За даними райсоюзів 33-х округ України на 5 лютого 1929 р. там було відремонтовано 996 тракторів із загальної кількості 1548 штук, що підлягали ремонту. *«У постачанні запасних частин для тракторів є чимало перешкод,* – інформувала газета. – *Так, коли річна заявка с.г. кооперації на імпортні частини для тракторів складає 2 млн 314 тис. крб., то Сільський Господар одержав ліцензії на тракторні частини на суму 1 млн. 120 тис. крб., себто лише на 48% від фактичної потреби. В рахунок*

Від поганого догляду псуються трактори.

В де яких районах Катеринославщини по колективним господарствам від неумілого догляду трактори псуються, ржавіють.

Зареєстровано 24 трактори які попсувались від неумілого догляду.

ліцензій с.г. кооперація вже одержала частин до тракторів на 358 тис. крб. і найближчим часом одержує на 52 тис. кр. Крім того, Сільський Господар росподілив із власних складів запасних частин до тракторів на 600 тис. крб. В кінці лютого прибуває на 260 тис. крб. частин для тракторів «Фордзон, а в березні Сільський Господар сподівається одержати їх на 452 тис. крб. Зовсім незадовільний стан із забезпеченням частинами тракторів «Інтернаціонал». Для цих тракторів с.г. кооперація має частин лише на 50 тис. крб. Через те ремонт 934 тракторів системи «Інтернаціонал», що є на Україні, стоїть під загрозою. Лише в березні Сільський Господар сподівається для цих тракторів одержати із-за кордону частин на 122 тис. крб.» [176].

Ситуація з виробництвом запасних частин для тракторів розцінювалась як катастрофічна, оскільки за чотири роки від початку широкої тракторизації в СРСР так і не налагодили їх виробництво. На початку січня 1929 р. це питання стало предметом обговорення на засіданні ВРНГ УРСР під головуванням **В. Чубаря**, який доручив невідкладно вирішити цю проблему. Того ж року газета «Вісті ВУЦВК» повідомляла, що *«На Україні працює зараз біля 10 тисяч тракторів ріжних систем та марок. Окремі частини дуже швидко зужитковуються, через що їх доводиться часто міняти. Але в Радянському Союзі немає ні одного заводу, що виробляв би потрібні для тракторів запасні частини… Щоб налагодити масове виробництво запасних частин для тракторів слід насамперед встановити для якої системи і марки трактору вони потрібні і в якій кількості. З другого боку заводи потрібно забезпечити високоякісною сталлю та кваліфікованою робочою силою»* [177].

Виходить, що на початку 1929 р. в Україні навіть не було чіткого обліку тракторів та специфікації запасних частин до них. Тому фактично це питання довелося вирішувати з нуля. Згодом централізоване виробництво запасних частин до тракторів «Фордзон» та «Інтернаціонал» розпочали на заводах «Червоний прогрес» у Великому Токмаку та «Жовтнева революція» в Одесі. Запасні частини до тракторів інших марок, наприклад «Ойл-Пуль», як і раніше, доводилось купувати за кордоном [177]. Але налагодити ефективну систему тракторообслуговування і тракторовикористання так і не вдалося.

Навіть у 30-х роках Україна відчувала значний брак запасних частин до тракторів, а органи ОДПУ повідомляли про численні факти незадовільного зберігання та використання тракторної техніки. Наприклад, у

жовтні 1932 р. зам. голови ОДПУ **Ягода** направив на ім'я **Сталіна** доповідну записку, в якій повідомляв, що за наслідками перевірки 359 районів України (із 386) по радгоспах, колгоспах і МТС було виявлено величезний відсоток тракторів, які простоювали без роботи через різні неполадки. В системі МТС із 17 447 тракторів в несправному стані було 5765 машин або 35% всього тракторного парку. По радгоспах із 7876 тракторів не придатними до роботи виявилось 3226 або 41%, по колгоспах – із 652 наявних тракторів 374 (57,4%) були несправними. Крім того, багато тракторів було списано через зношеність. Таким чином, з усього тракторного парку України, який на той час нараховував 27 373 трактори, 34,4 % були в непридатному стані [178].

За висновками ОДПУ, однією з причин такого стану справ було те, що дирекції МТС та радгоспів, інженерно-технічний персонал, агрономи а також правління колгоспів проявляли безвідповідальне ставлення до технічного нагляду за станом тракторів та їх використанням, а порушення правил технічного нагляду і догляду за тракторами носило масовий характер. Суттєвою проблемою було і те, що значна частина трактористів мала низьку кваліфікацію і мотивацію до праці, через що вимушені зупинки тракторів прогресували. Практично у всіх обстежених районах були виявлені факти затримки з виплатою зарплати трактористам за 2-3 місяці (а в окремих випадках до 5 і більше місяців).

Керівництво ОДПУ констатувало, що низька кваліфікація трактористів у поєднанні з сильним зносом тракторів призводить до значного недовиробітку норм. Було виявлено цілу низку випадків, коли заробіток тракториста після відрахувань за громадське харчування не перевищував десяти карбованців на місяць. Все це породжувало безкінечну плинність кадрів серед трактористів, прогули, халатність і незацікавленість у роботі [178]. Але часто таке ставлення до роботи й колективного майна органи ОДПУ розцінювали як шкідництво і воно супроводжувалось притягненням до відповідальності винних осіб та репресіями. Хоча насправді це була елементарна безгосподарність, породжена плановою економікою і колгоспно-радянською системою.

На підставі цього можна зробити висновок, що механічне збільшення кількості тракторів у сільському господарстві не переросло в якісні зміни сільськогосподарського виробництва, які б дозволили підняти продуктивність праці та добробут населення. Згортання непу і насильницька колективізація остаточно перекреслили ті невеликі здобутки, що мала Україна в середині 20-х років.

Марочний склад тракторного парку УСРР на 1 січня 1934 р.

Сектор, категорія господарства	В тому числі колісні трактори									
	СТЗ та ХТЗ 15/13	Фордзон		Інтернаціонал			Олівер 23/44	Джон-Дір15/27	Кейс 26/40	Валліс 20/30
		Всього 10/20	В т.ч. Путилівського заводу	10/20	13/30	22/36				
Радгоспи, колгоспи та ВРП	10203	2731	2170	860	193	808	187	27	36	316
МТС	20459	5438	3832	5331	75	745	—	1976	4	—
Колгоспи	26	819	407	41	3	—	—	2	—	—
Всього, шт.	**30688**	**8998**	**6409**	**6232**	**271**	**1549**		**2005**	**40**	**316**

Сектор, категорія господарства	В тому числі гусеничні трактори								
	ЧТЗ 48/50	Комунар 35/50	Катерпіллер			Клетрак		Пропашні	
			48/60	25/30	20/25	40/55	30/45	Формол МКЖМ	Кейс 17/27 СС
Радгоспи, колгоспи та ВРП	87	29	87	17	143	2	—	34	91
МТС	—	—	—	1	1	—	2	8	—
Колгоспи	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всього, шт.	**87**	**29**	**87**	**18**	**144**	**2**	**2**	**42**	**91**
Загальна кількість колісних і гусеничних тракторів у сільському господарстві УСРР – 51 320 шт. Загальною потужністю - 720 091 НР.									

За даними «Народне господарство УСРР. Статистичний довідник». Київ, 1935.

4. Політичні та економічні наслідки тракторизації

Як ми вже зазначали, із самого початку більшовицька влада розглядала тракторизацію як один з інструментів впливу на українське селянство та заохочення його до добровільної кооперації, а потім і колективізації з усуспільненням землі та інших засобів виробництва. В основу такої політики було покладено ленінський кооперативний план перебудови сільського господарства, що передбачав поступове й добровільне об'єднання дрібних приватних власників у великі колективні господарства, яке мало відбуватися шляхом створення необхідної технічної і культурної бази [179].

Як відбувалась реалізація цього плану в умовах непу ми бачили на прикладі створення машино-тракторних товариств та інших кооперативних об'єднань. Хоча вже тоді більшовицька влада вживала певних дискримінаційних заходів, які обмежували продаж тракторів індивідуальним власникам та заможній частині селянства – так званим «куркулям»,

щоб позбавити їх технічної підтримки. Погоджуємося з думкою доктора історичних наук **В. І. Марочка**, який зазначає, що забезпечення тракторами мало виразні ознаки класової політики економічного обмеження селян-фермерів. Він наводить дані, що у 1924–25 р. в Україну було завезено 3208 тракторів, з яких селянам-одноосібникам дісталося лише 45 машин. На думку автора, недостатня кількість тракторів гальмувала трансформацію селянського господарства на шляху до фермерства, особливо на Півдні України, де були важкі чорноземні ґрунти, а використання робочої худоби означало щоденну виснажливу працю хлібороба упродовж весняних та осінніх місяців [180].

У той же час лише за два роки від початку широкої тракторизації (з 1925) в Україні було створено близько 5000 машино-тракторних товариств а також близько 3900 товариств спільного обробітку землі і 2180 артілей [180]. Це говорить про те, що українське селянство підтримувало виробничу кооперацію і бачило в ній свій інтерес, але воно не готове було до усуспільнення основних засобів виробництва, насамперед, землі та результатів своєї важкої праці. Це суперечило традиційному устрою селянських господарств і самій природі виробничих відносин, в основі якої лежала приватна ініціатива і приватний інтерес. Не дивно, що на той час в Україні було створено лише 242 комуни, які розглядались як вища форма селянської кооперації.

Зважаючи на таку ситуація, держава почала штучно прискорювати процес колективізації селянських господарств, в тому числі й за рахунок ліквідації машино-тракторних товариств або переведення їх на статути колгоспів. Поворотним пунктом в реалізації цієї політики став XV з'їзд ВКП(б), на якому було проголошено курс на колективізацію сільського господарства. Нова політика передбачала перехід від дрібного індивідуального до великого колективного господарства, що мало спиратися на електрифікацію та машинізацію. За задумом більшовицьких вождів, в цих умовах трактор мав об'єднати трудове селянство, насамперед, бідняків та середняків, і переконати його в перевагах соціалістичних форм господарювання на землі. Іншими словами, трактор мав здійснити економічну і соціальну революцію в селі, яка б започаткувала тут нову форму виробничих відносин і забезпечила панування диктатури пролетаріату. Ця думка чітко прослідковується у виступах багатьох делегатів XV з'їзду, зокрема й голови Раднаркому УСРР В. Чубаря, який заявляв: *«Якщо дати трактор селу, він себе виправдає на другий рік і дасть відповідний ефект. Ми у себе на Україні поставили задачу в 5-річному плані, приблизно, 25 000 тракторів впровадити в сільське господарство. Задача колосальна, і, я думаю, що і в загальносоюзному плані нам потрібно на цю частину грунтовно налягти – і по лінії організації виробництва тракторів, і по лінії ввезення тракторів на*

найближчі роки… І якщо у нас піднявся галас навколо автомобілів, бо це вносить революцію в наше дорожнє господарство, то я думаю, що набагато важливіше нам раніше сісти за трактор…Трактор вносить економічну революцію в сільське господарство і вирішує низку соціальних задач, усуспільнюючи господарство, піднімаючи господарство бідноти і т.д., а автомобіль вносиль лише технічну революцію» [163, 891].

З позицій сьогодення можемо стверджувати, що більшовики суттєво перебільшували роль трактора і тракторизації в реалізації своїх політичних планів. Хоча для досягення своїх цілей ні перед чим не зупинялися. Яскравим свідченням цього є проведення кампанії з перереєстрації машино-тракторних товариств, яка супроводжувалась «вивласненням», а точніше – вилученням у них тракторів. В результаті цієї кампанії лише протягом першого півріччя 1928 року в Україні було припинено діяльність близько 2000 колективних об'єднань, переважно МТТ, які, на думку представників радянської влади, вели фіктивну діяльність. Радянська преса писала, що часто єдиною метою таких об'єднань було отримання позики та пільг для придбання трактора, а отримавши бажану техніку, вони згортали свою діяльність. Так, напередодні Другого всеукраїнського з'їзду колгоспів, що відбувся у травні 1928 р., в Україні було припинено діяльність близько 1000 так званих «лже-колгоспів», у яких відібрали всі трактори [181].

На початку 1929 року Наркомзем України констатував, що значна кількість тракторів перебуває в індивідуальних, а не в статутних господарствах, тому їх використання є неефективним, бо відбувається не з повним навантаженням. Наприклад, на Харківщині, з усіх 415 тракторів 57 (14%) знаходились у приватних тракторовласників. Крім того, з'ясувалося, що раніше при розподілі тракторів було порушено класовий принцип, чим скористався «глитай», який «почав використовувати трактор для визискування середняцьких та бідняцьких мас». На підставі цього Всеукраїнській організації «Сільський господар» доручили продовжити кампанію вивласнення всіх тракторів, що перебували у індивідуальних та нестатутних господарствах. Покупцям таких тракторів (переважно колгоспам та радгоспам) відкривали довготерміновий кредит на 3 роки в розмірі вартості трактора та витрат на його ремонт [182]. Дійшло до того, що трактори почали вилучати навіть у комітетів селянської взаємодопомоги, які переважно об'єднували селянську бідноту.

Надалі було вирішено повністю відмовитися від постачання тракторів одноосібникам та кооперативним сільськогосподарським об'єднанням, в т.ч. машино-тракторним товариствам. Новий план тракторопостачання передбачав, що починаючи з 1929 року, трактори отримуватимуть лише радгоспи, колгоспи степу та лісостепу, прокатні пункти бурякових товариств і тракторні колони [183]. Це вже був у дії сталінський план

колективізації сільського господарства, який передбачав жорстке адміністрування суспільно-політичних та економічних процесів.

На шпальтах центральних і місцевих газет, що виходили наприкінці 20-х років, можна бачити непоодинокі оголошення про ліквідацію та закриття машинових та машино-тракторних товариств, які вже втратили своє значення. Згодом їх повністю замінили сільськогосподарські артілі, колгоспи та радгоспи, які створювали за рознарядкою згори, а основною формою тракторовикористання стали машино-тракторні колони та машино-тракторні станції.

На 1 жовтня 1930 р. на території України вже діяло 140 МТС, в користуванні яких було понад 7300 тракторів, а увесь тракторний парк республіки нараховував близько 16 000 машин [184, 19]. Збільшилась кількість тракторів і в радгоспах та в колгоспах. Але загальний рівень технічного озброєння сільського господарства і його продуктивність все ще залишались низькими.

За даними Держплану України, на осінь 1930 року забезпеченість тракторами всіх категорій господарств складала лише 6%. Впродовж наступного року за рахунок масового імпорту тракторів загальний рівень забезпеченості сільського господарства механічною тягловою силою зріс до 12,8%, в т.ч. у колгоспах – до 16% і в радгоспах – до 63% [184, 18]. Це дозволило суттєво зміцнити технічну базу сільського господарства, хоча його основною тягловою силою, як і раніше, залишались коні та воли, особливо в приватному секторі.

У 1929 році в Україні нараховувалось бл. 5,6 млн коней, які часто були незамінними в сільському господарстві. Але в багатьох районах, особливо південних та степових округів, відчувалась нестача живої тяглової сили, а трактори покривали тут не більше 4% дифіциту коней та волів [185]. Нестача живої тяглової сили проявилася й пізніше, під час створення машинно-кінних станцій, які мали обслуговувати новостворені колгоспи. І це стало великою проблемою.

Ще у 1925 р. відомий економіст **О. Чаянов** у статті «Проблема трактора в сельском хозяйстве СССР», спираючись на перший досвід масового використання тракторів, зробив висновок про необхідність комбінованого використання механічної тяглової сили і «живих двигунів» [186, 41-55]. Як стверджують **Б. Г. Москальов** і **Н. Г. Москальова**, ідеологи тракторизації знехтували цією думкою, захопившись механізацією сільського господарства. Але коли пройшла ейфорія тракторизації і стало відомо, що в багатьох районах різко зменшилось поголів'я коней та іншої живої тяглової сили, влада почала пошук шкідників, які завдали значної шкоди енергетичній базі сільського господарства [187]. Таких «шкідників» знайшли серед керівників та співробітників Трактороцентру, які були звинувачені ОГПУ «в організації контрреволюційного

шкідництва в МТС та радгоспах ряду районів України, Північного Кавказу та Білорусії, що завдало шкоди селянству та державі…» [187]. На підставі цього історики роблять висновок, що радянська модель технічної модернізації сільського господарства хоча й копіювала американський досвід, проте впроваджувалась в рамках директивно-планової системи за відсутності необхідних матеріальних і культурних передумов. Курс більшовиків на створення великого суспільного механізованого виробництва відображав особливості єдиної технічної державної політики. Технічна модернізація «по-радянськи» не стільки не мала джерел до саморозвитку, скільки мала обмежені ресурси такого розвитку, яких було недостатньо для подолання постіндустріального бар'єру [187].

За висновками доктора історичних наук **В. В. Калініченка**, для інтенсивного розвитку сільського господарства у 20-х роках необхідні були вдосконалені технології, підвищення агрокультури, задоволення матеріальної зацікавленості селян-виробників, створення умов для широкого розвитку постачально-збутових, переробних, машино-тракторних кооперативів, але згортання непу і примусова колективізація звели ці процеси нанівець [73, 235].

Зовсім по-іншому оцінювали наслідки тракторизації чільні представники радянської влади. Наприклад, у липні 1930 року, виступаючи з доповіддю на XVI з'їзд ВКП(б), міністр землеробства СРСР **О. Яковлєв** заявив, що широке впровадження тракторів у сільське господарство забезпечило здійснення технічного перевороту в цій галузі і стало могутнім фактором поширення колгоспного руху [188, 567]. Порівнюючи використання тракторної техніки у США і в СРСР, він зазначав, що соціалістичний спосіб господарювання дозволяє ефективніше використовувати трактори за рахунок збільшеного навантаження на них. Якщо в США річне навантаження на один трактор не перевищувало 400–600 годин, то в СРСР уже в 1926 році середнє навантаження на трактор складало: в радгоспах 1400 год., у комунах – 1300, в артілях – 1200 і в СОЗах – 1100 годин [188, 576]. У 1930 році більшовицька влада планувала довести середнє навантаження на трактор в системі МТС та Зернотресту до 2500 годин на рік, що розцінювалось як велике досягнення. При цьому зовсім замовчувалися показники робочого навантаження на одного тракториста, умови і рівень оплати їхньої праці тощо. Про людей тоді просто ніхто не думав і їх розглядали як витратний матеріал, яким можна було знехтувати заради великої ідеї.

Якщо вірити радянській статистиці, то в 1930 р. машиноозброєність сільського господарства СРСР становила 15 крб. на 1 га (разом із тракторами). Восени 1929 р. і весною 1930 р. тракторами було зорано близько 12 млн. га, що дозволило розширити посівні площі і збільшити

валовий збір сільгосппродукції, зокрема в Україні [188, 576]. Вже у 1925–1926 рр. валовий збір продукції рільництва тут майже досягнув довоєнного рівня, а в 1927–28 рр. перевищив його. Не зважаючи на низьку урожайність зернових та технічних культур, у 1925 р. в Україні було вироблено продукції рільництва на 1 240 млн крб., а в 1928 р. – на 1 338,7 млн крб. З цієї продукції на долю зернових культур у 1925–26 рр. припадало 755,8 млн крб. і 823,1 млн крб. – у 1927–28 рр. В натуральному обрахунку валовий збір продукції рільництва склав 799,5 млн пудів у 1928 р. і 1 135,3 млн пудів – у 1929 р. Але товарна частка цієї продукції складала лише 18,1%, оскільки у 1923–1929 рр. сільське населення споживало 71,1% валових зборів зерна [73, 235]. Цю «проблему» радянська влада вирішила за рахунок масової колективізації селянських господарств та проведення жорстких хлібозаготівельних кампаній, що стало причиною жахливого голодомору серед сільського населення.

Як свідчить радянська статистика, найвищий пік хлібозаготівель припав на початок 1930-х років, коли СРСР вивіз за кордон понад 115 млн цн зерна. Зокрема, в 1930 р. експорт п'яти основних хлібів склав 47 млн 640 тис. цн, у 1931 – 50 млн 558 тис. цн, і в 1932 – 17 млн 218 тис. цн. [189,133]. Зважаючи на те, що в цей час доля України у хлібному експорті СРСР складала понад 50%, стає зрозуміло чому найбільший голод виник саме в зернових районах України, і що призвело до цієї трагедії.

Радянські джерела підтверджують, що тракторизація також мала відношення до цієї трагедії, адже **Й. Сталін** прямо говорив, що «для відновлення і розвитку важкої індустрії потрібно відкрито і свідомо іти на жертви», маючи на увазі економію на внутрішньому споживанні хліба [189, 143]. На практиці це означало тотальне вилучення хліба у селян, навіть посівного зерна, за рахунок якого поповнювали експортний фонд. У збірнику «Экономика и организация международной хлебной торговли», виданому науково-дослідним інститутом при Академії зовнішньої торгівлі СРСР (1935 р.) зазначається, що із 3,8 млрд крб., отриманих у валюті за 1929–1932 рр., на ліс і нафту (як експортну продукцію) припадало по 600 млн., а на хліб – 500 млн. крб. При цьому в 1930–31 роках хліб виходив на перше місце серед експортних товарів. Автори збірника також зазначають, що із вирученої валютної виручки 390 млн крб. було витрачено на придбання тракторів, комбайнів та іншої с.-г. техніки і міндобрив. Ще 144 млн крб. було сплачено за обладнання для автотракторних заводів і 155 млн крб. пішло на чорну металургію... [189, 144].

Загалом, згортання непу та колективізація сільського господарства мали трагічні наслідки для українського селянства, які відбились не лише на його морально-психологічному стані, а й на ментальності.

6. Психологічні наслідки тракторизації

«Ще рік тому селянство Радянського Союзу з великим недовір'ям ставилося до трактора. Дехто навіть сміявся з цієї машини. Казали, що трактор – машина не підходяща до нашого грунту і до дрібноселянського господарства, так що дарма тільки гроші витрачаємо на ті чужоземні «фордзони». Були й такі селяни, навіть об'єднані в колективи, в сільсько-господарські артілі та товариства, що казали: — Дайте нам краще пару добрих коней, ми з ними ліпше вправимося і на полі, і на току, і коло гною...

Але коні – кіньми, а трактор – трактором. Коли кінь в окремому селянському невеличкому господарстві ще – сила, то в великих товариствах і колективах йому вже не справитись із трактором. Це зрозуміло радянське селянство. Минув тільки рік, як Радянська Влада почала закуповувати в Америці і Англії трактори для селянських господарств і поширювати їх на селі, як селянство відкинуло вже всякі сумніви про трактори та не боїться, що ця «американська штучка» буде в нас непридатна до роботи. ***Вже тепер є вдесятеро більше замовлень на трактори від селянства, ніж тракторів можна дати селянству...***», – так наприкінці 1925 року оцінював психологічні наслідки тракторизації друкований орган ЦК КП(б)У газета «Радянське село» [190].

Справді, страх і недовіра до трактора, які спостерігалися на початку тракторизації у значної частини селянства, розвіялися швидко. І не тільки тому, що над цим активно працювала радянська пропаганда, а, насамперед, тому, що селяни самі досить швидко оцінили економічну вигоду використання трактора в сільському господарстві: в полі, біля молотарки, млина і т.д. Разом з тим вони активно використовували і кінну тягу, яка в умовах дрібнотоварного виробництва часто була незамінною.

Уже за кілька років від страху перед іноземною диво-технікою у селян не залишилося й сліду, а поява трактора в тому чи іншому населеному пункті перестала бути сенсацією. Зникли зі шпальт газет і хвалебні публікації, які розповідали про урочисті зустрічі першого трактора та захоплення цією машиною. Натомість з'явилось багато публікацій, в якій селяни просили допомогти їм з придбанням трактора, бо навіть у 1927–1928 роках він ще був великою рідкістю. Про це свідчить хоча б такий факт: свого трактора не мала навіть комуна

«Трактор» імені Петровського, що була створена у 1923 році на базі колишнього поміщицького маєтку в селищі Драбів Прилуцької округи. У липні 1925 року цю комуну відвідав письменник і журналіст **Олесь Ясний (Олекса Савицький)**, який детально описав її життя в газеті «Вісти ВУЦВК». І виходило так, що на той час комуна «Трактор» мала 86 десятин землі, дев'ятеро робочих коней, 2 сівалки, 4 жниварки, молотарку, а трактора не мала. З'явився він тут набагато пізніше.

Отже, настороженість і недовіра, з якими селяни зустрічали перші трактори, змінилися на палке бажання отримати в користування цю машину, особливо там, де вона була дуже потрібна: в комунах, сільськогосподарських артілях, ТСОзах. Але входження трактора у повсякденне життя та побут селянства практично ніяк не позначилося на ставленні селян до радянської влади, яке було переважно стриманим або негативним. Тим більше, що і трактор сам по собі не вів до покращення добробуту селянських родин, який залежав від багатьох інших факторів: природних, економічних, політичних.

У цьому контексті можна сказати, що трактор не виконав тієї революційної місії, яку на нього покладала радянська влада, бо на початковому етапі тракторизації їй так і не вдалося кардинально змінити психологію і менталітет українського селянина, який до останнього тримався за свій шмат землі і не хотів вступати в колгосп. А пізніше, коли більшовицька влада почала насильно вилучати у селян трактори, відбирати землю та насильно заганяти в колгоспи, то схиляння перед цим дивом техніки і зовсім зникло. Не дивно, що на початку 30-х років (та й пізніше) органи ОГПУ фіксували численні факти шкідницької діяльності в тракторних парках МТС та в колгоспах, внаслідок чого трактори часто виходили з ладу і простоювали без роботи. Для боротьби з цим явищем 13 лютого 1931 р. ЦВК і РНК СРСР навіть видали постанову **«Об ответственности за поломку и порчу тракторов и сельскохозяйственных машин»**, якою запропонували урядам союзних республік передбачити в карних кодексах відповідальність за такі дії. Передбачалося, що поламання або псування тракторів і сільськогосподарських машин, що належали радгоспам, МТС і колгоспам, якщо такі дії були викликані злочинним недбальством, каратиметься примусовими роботами на строк до 6 місяців. А подібні дії, вчинені повторно або з нанесенням значних збитків, – позбавленням волі на строк до 3 років [191, 97-98]. Крім того, 23 березня 1931 р. колегія Наркомзему СРСР видала постанову **«О мерах по обеспечению бережного отношения к тракторам и сельскохозяйственным машинам»**, яка передбачала закріплення трактористів за конкретними тракторами та регламентувала їхні обов'язки щодо догляду за тракторною технікою [191, 97-98].

На підставі цього можна зробити висновок, що з інструменту модернізації сільського господарства, яким був трактор у 20-х роках, згодом він перетворився на інструмент поневолення та визиску українського селянства, яке надовго потрапило в колгоспно-радгоспне рабство. Достатньо сказати, що у 30-х роках за обслуговування колгоспів МТСи забирали в них до 30% вирощеного збіжжя. Потім більшу частину вирощеного врожаю колгоспи мали здати державі, а оплата праці колгоспників здійснювалась за залишковим принципом в залежності від кількості вироблених трудоднів.

Робота трактористів МТС також оплачувалась переважно в натуральній формі і залежала від вироблених трудоднів. Крім того, для них були встановлені жорсткі умови праці та норми виробітку. За простоювання тракторів з якої-небудь причини, польовий ремонт, переїзд тракторів з бази МТС до місця роботи і назад робота трактористів не оплачувалась. За порушення глибини оранки з них утримували до 50% вартості пального, витраченого на забраковані роботи. Також штрафували за перевитрати пально-мастильних матеріалів і таке інше [192].

Попри це, більшовицька влада і далі продовжувала насаджувати в суспільстві культ трактора, зокрема через пресу, літературу, кіномистецтво та засоби пропаганди. Здається, саме тоді народилася ціла серія штучних радянських прислів'їв і приказок на кшталт: «Землю трактор крає – селянин співає» або «На колгоспному лану оре трактор цілину». Не дивно і те, що саме в цей час (1930 р.) з'явився кінофільм «Земля» **Олександра Довженка**, головними героями якого став тракторист **Василь Трубенко** та його трактор. Культовим можна назвати і музичний фільм-комедію «Трактористи», який вийшов на екрани у 1939 році. Героєм цього кінофільму став тракторист **Клим Ярко**, якого зіграв **Микола Крючков**, і потужній трактор «Сталінець». До речі, це був уже на 100 відсотків радянський трактор, який торував шлях до соціалізму…

Далі були десятки і сотні тисяч тракторів, які випускала тракторна промисловість України і СРСР. За штурвали цих «залізних коней» сідали сотні тисяч трактористів і трактористок, багато з яких ставали передовиками і ударниками сільськогосподарського виробництва, орденоносцями і навіть Героями соціалістичної праці (як Паша Ангеліна). Але в умовах радянської командно-адміністративної системи тракторизація не стала вирішальним фактором піднесення сільського господарства та підвищення добробуту населення. Уже 60-х роках для того щоб забезпечити внутрішні потреби країни в продовольстві СРСР почав закуповувати зерно за кордоном (переважно в США), а в 70–80-х роках імпорт зерна складав від 30 до 40% внутрішнього валового збору. Лише з 1980 по 1987 рік на закупівлю пшениці та борошна СРСР витратив 19,5 мільярда радянських рублів. Щорічно країна імпортувала

19,4 мільйона тонн пшениці, що складало п'яту частину світового імпорту [193].

У цей час (дані за 1985 р.) в СРСР випускали 393,4 тис. тракторів і 117,5 тис. комбайнів на рік, тоді як у США це виробництво складало 58,5 тис. тракторів і 13,4 тис. комбайнів (з кукурузними) [194]. Але радянська техніка суттєво поступалась імпортній як за якістю, так і за довговічністю, а також за рівнем комфорту. Тому, догнавши й перегнавши Америку за кількістю тракторів, СРСР програв їй головну битву – за якість життя і добробут громадян. Мабуть, справа була не лише в тракторах.

Варто зазначити, що впродовж багатьох років лідером тракторної промисловості в Україні залишався Харківський тракторний завод, введений в експлуатацію у жовтні 1931 року. Вже у 1936 р. з конвеєра ХТЗ зійшов 150-тисячний трактор, а в 1967 – мільйонний [195]. Втім, з розпадом Радянського Союзу тракторна промисловість України почала занепадати і фактично опинилась на межі краху. Так, у 2014 році в Україні було випущено лише 2,7 тисячі тракторів, у 2015 – 2,8, у 2016 – 3,3 і 2017 – 3,3 тис. штук [195]. При цьому суттєво зменшились обсяги закупівель цієї техніки вітчизняними сільгоспвиробниками, які почали все більше переорієнтовуватись на іноземну техніку. Наприклад, у 2017 р. українськими сільгоспвиробниками було придбано 3688 одиниць тракторної техніки усіх видів, з яких вітчизняного виробництва було лише – 160 тракторів. У 2019 р. ними було придбано 2109 тракторів, але з них лише 87 були українського виробництва [196].

Не хотілося б проводити тут історичні паралелі, але здається, що сьогодні в питаннях тракторопостачання Україна знову стає імпортозалежною, що, м'яко кажучи, не відповідає її статусу як великої аграрної держави. Така держава обов'язково повинна мати свій трактор, який символізуватиме її міцність та економічну незалежність. Сподіваємося, що в недалекому майбутньому в Україні з'явиться такий трактор. І ми обов'язково про нього напишемо.

Радянська Думка

10—11

№ 118-610.

Вихід у тому, щоб

дрібні й надрібніші селянські господарства поступово, але неухильно, не натиском, а показом і переконанням об'єднувати у великі господарства через усуспільнення, товариську колективну обробку землі із застосуванням с.-г. машин і тракторів, із застосуванням наукових способів підвищення хліборобства. Іншого виходу нема.

(З доповіді т. Сталіна на XV-му партз'їзді).

ТРАКТОР ІДЕ

Зима. Навкруги запорошено снігом. Море вкито крицею—блискучим шаром льоду. Дмухає північний вітрець...

І дивно.

Ще тільки зима вступає до „виконання" своїх обов'язків, а тут тобі незвичайна метушня, вилискують нові сільсько-господарські машини—плуги, трактори...

— Рано кажете?..

* * *

В Одеський порт заходять пароплави з-за кордону. Везуть машини. Скреготуть лебідки. Тоненькими смужками вириваеться пара...

На рейках підкочуються парові крани, і наче іграшки в повітрі виснуть величезні дощаті ящики.

Це трактори.

— „Майна!..."

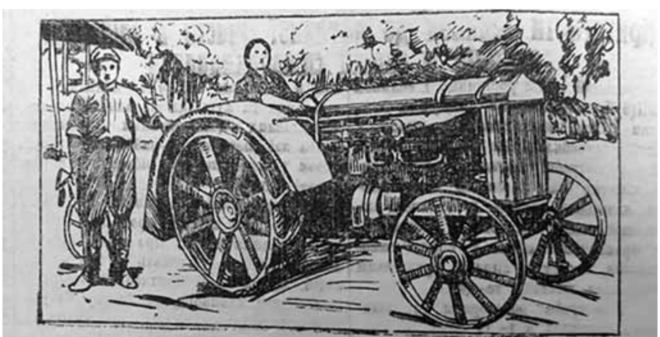
Зінов'ївську, Херсонську, Миколаївсь... інш.

Вже прибу... тракторів для С... госпілки марки „... Пуль", а цими ... ми з Америки ... буває ще 120 ... тракторів „Інте... онал".

Вони підуть ... госпи та районов... торні бази.

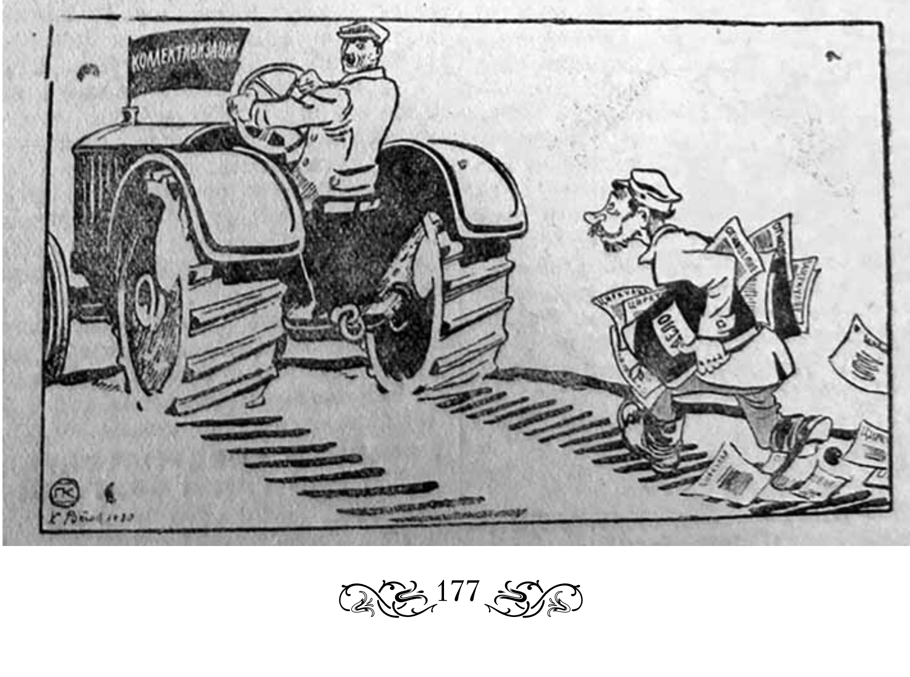
14-го жовтня 1929 року № 118 (730) ПРАВДА ПРИЛУЧЧИНИ

ДЕНЬ КОЛЕКТИВІЗАЦІЇ ТА ВРОЖАЮ ПОКАЖІМО ДОСЯГНЕННЯ Й РІШУЧЕ ВДАРМО ПО ХИБАХ



Позичаючи гроші державі, допомагаємо їй більше збудувати заводів, що виробляють с.г. машини

ДЕЯКІ СІЛЬРАДНИКИ ПЛЕНТАЮТЬСЯ У ХВОСТІ КОЛЕКТИВІЗАЦІЇ



ВИДАННЯ „V“

Пролетарі всіх країн, єднайтеся!

№ 17
-го квітня
1929 року

ВСЕСВІТ

ХАРКІВ,
вулиця Карла
Лібкнехта № 11

Фундатор В. БЛАКИТНИЙ

фото „Ратау“

ТРАКТОРИЗАЦІЯ СЕЛА Коли у засівну кампанію ц. р. трактори цілими колонами пішли на село, до них поставилися як до дорогих гостей

Нові трактори „Інтернаціонал“ в селі Широкому на Одещині

ПЕРВЫЙ ВЫПУСК

СМЕШАННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ПОД НАИМЕНОВАНИЕМ

„ВСЕСОЮЗНЫЙ ЦЕНТР МАШИНО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ“

(„ТРАКТОРОЦЕНТР“)

Устав утвержден Советом Труда и Обороны 30 июля 1929 г. и изменен 30 декабря 1929 г.

Уставный капитал 50.000.000 рублей

АКЦИЯ

№029735

В СТО РУБЛЕЙ

Зам. Предс. Правления

Член Прав.

Гл. бухгалтер

Москва 1930

„ВСЕСОЮЗНИЙ ЦЕНТР МАШИНОВО-ТРАКТОРНИХ СТАНЦІЙ“ (ТРАКТОРОЦЕНТР)

„УСЕСАЮЗНЫ ЦЭНТР МАШЫНАВА-ТРАКТАРНЫХ СТАНЦЫЙ“ (ТРАКТАРАЦЭНТР)

„UMYM ITTIFAK MAŞЬN-TRAKTOR STANSIJALARЬ MƏRQƏZI“ (TRAKTOROTSENTR)

ДЖЕРЕЛА ТА ПОСИЛАННЯ

1. Великий тлумачний словник української мови. Київ, 2004. 1426 с.
2. Южные ведомости. 1913. 16 августа.
3. Кривоконь О. Г. Тракторобудування в Україні : передумови, історія та тенденції розвитку в аспекті світового прогресу (20-ті – 80-ті рр. XX сторіччя) : монографія. – Харків, 2015. 672 с.
4. Бюллетни Госплана. 1923. Вып. 2, 3, 4, март-апрель.
5. Труды Госплана: Кн. 4: К вопросу механизации сельского хозяйства. Москва, 1923. 294 с.
6. Вісти ВУЦВК. 1925. 7 листопада.
7. Libraria. Архів української періодики онлайн. URL: https://libraria.ua/ (дата звернення: 26.05.2020).
8. Шпотов Б. М. Компания Форда и Россия (1909–1929). URL: https://su-industria.livejournal.com/57592.html (дата звернення: 08.07.2020).
9. Радянська Волинь. 1925. 4 грудня.
10. Історія колективізації сільського господарства Української РСР 1917–1937 рр.: Збірник документів і матеріалів, т. 1–3. Київ, 1962–71.
11. Мишустин Д.Д. Внешня торговля и индустриализация СРСР. Москва, 1938. 203 с.
12. Земледельческая газета. 1913. 12 октября.
13. Известия Бюро по сельскохозяйственной механике. С.-Петербург, 1913. Вып. 5.
14. Известия Бюро по сельскохозяйственной механике. С.-Петербург, 1914. Вып. 4.
15. Hart-Parr Tractors. URL: https://hartparrtractors.tripod.com/ (дата звернення:16.08.2020).
16. Известия Бюро по сельскохозяйственной механике. Петроград, 1915. T.VII.
17. Земледельческая газета. 1914. 22 февраля.
18. Рада. 1913. 20 липня.
19. Рада. 1913. 13 серпня.
20. Рада. 1913. 4 вересня.
21. ЦДАВО. Ф.27. Оп.2. Спр. 667. Арк. 15-16 //Докладная записка Одесских отделений американских и английских заводов с.х. машин и орудий в Народный комиссариат земледелия (Харьков).
22. Киевлянин. 1915. 27 февраля.
23. Нова Рада. 1917. 16 грудня.
24. Історія українського селянства. Т. 1. Київ, 2006. 631 с.
25. Земледельческая газета. 1917. 9 сентября.
26. ЦДАВО Ф.27. Оп.2. Спр.1921. Порядковий № 683. Арк.3 // Отчет о работе п\отдела мотокультуры за сентябрь месяц 1921 года.
27. Вісти ВУЦВК. 1925.14 жовтня.
28. Вестник Всероссийской сельскохозяйственной палаты. 1913. № 1.
29. Вестник Всероссийской сельскохозяйственной палаты. 1916. №12.
30. Вестник Всероссийской сельскохозяйственной палаты. 1917. №1-2.
31. Руководство по тракторному делу : в 2-х ч. : с прил. спецификации 190

тракторов / В. Ф. Кастерин, инж.-техн. ; П. Д. Школьник, инж.-мех. Харьков : УКРАВТОПРОМТОРГ, 1927. 290 с. : ил.
32. Земледельческая газета. 1917. 22 октября.
33. Собрание узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Украины за 1919. Ч. 22.
34. Збірник узаконень та розпоряджень Всеукраїнського революційного комітету за 1919–1920 роки. Рада Народних Комісарів : 1-е вид. Харків, 1921. Ч. 8.
35. Декреты Советской власти. Т. XIV. 1921. Апрель. М., 1997.
36. ЦДАВО. Ф.27. Оп.2, Спр. 683. Арк.1-6. //Отчеты о работе Тракторного бюро и п/отд. мотокультуры.
37. История Харьковского технологического института в лицах. Науково-технічна бібліотека НТУ ХПІ. URL: http://library.kpi.kharkov.ua/vustavki/PREPODAVATELY.html (дата звертання: 08.10.2020).
38. Бюллетни Госплана. 1923. Вып. 2. Февраль.
39. «Фордизм» та тракторизація сільського господарства в 20-ті роки: збірник наукових праць / Б. Г. Москальов, Н. П. Москальова // Тракторная энергетика в растениеводстве : сборник науч. тр. / ХГТУСХ. Харків, 2002.
40. Червоний плугар. 1925. 1 листопада.
41. Тракторы. История, люди, машины. 2015. №8.
42. Транспорт. 1922. 9 лютого.
43. Українська сільськогосподарська газета. 1923. №11. 20 липня.
44. Известия. 1922. 28 грудня.
45. Бюллетень Народного комиссариата земледелия. 1925. №3-4. 1 января.
46. Продовольственная газета. 1923. 17 марта.
47. Красная армия. 1923. 7 января.
48. Мотор. 1925. № 2, 5.
49. Мотор. 1926. №3-4, №14.
50. ЦДАВО. Ф.27. Оп.7. Спр.250. Арк.51-55
51. Вісти ВУЦВК. 1925. 8 травня.
52. Вісти ВУЦВК. 1923. 7 грудня.
53. Більшовик. 1924. 19 грудня.
54. Вісти ВУЦВК. 1925. 30 травня.
55. Вісти ВУЦВК. 1925. 22 вересня.
56. Вісти ВУЦВК. 1925. 28 листопада.
57. Український агроном. 1926. №1.
58. Вісти ВУЦВК. 1925. 27 травня.
59. Радянський селянин. 1926. №24.
60. Відчит Всеукраїнського союзу сільськогосподарської кооперації «Сільський господар» за 1927-28 операційний рік (1 жовтня 1927 р. – 1 жовтня 1928 р.). Харків: Сільський господар, 1929. 116 с.
61. Збірник узаконень та розпоряджень Робітничо-селянського уряду України за 1926 рік. Ч. 28-29.
62. Собрание Законов Союза ССР, 1925, №49; № 52.
63. Інтернет-сайт «Исторические материалы» // Стенограммы и протоколы заседаний Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б) 1923–1938 гг. URL: http://istmat.info/ (дата звертання: 12.07.2020).

64. Організація та діяльність машинно-тракторних товариств на Україні у 1923–1925 роках / Мигаль Б. К. // Вісник Харківського університету. Історична серія. Вип. 7. 1973. № 94. С. 9-15
65. Харьковский пролетарий. 1924. 24 мая.
66. Червоний шлях. 1924. 9 вересня.
67. Селянська правда. 1925. 31 травня.
68. Червоний плугар. 1925. 5 листопада.
69. Вісти ВУЦВК. 1925. 10 липня.
70. Матеріали до опису округ УСРР / Електронна бібліотека Інституту історії України. URL: http://resource.history.org.ua/item/10748 (дата звертання 12.07.2020).
71. Диктатура труда. 1925. 9 липня.
72. Радянський статистик. 1925 10 жовтня.
73. Каліниченко В.В. Селянське господарство України в період непу: іст.-екон. дослідж. Харків, 1997. 400 с.
74. Вісти ВУЦВК. 1926. 10, 30 січня.
75. Вісті ВУЦВК. 1927. 8 січня.
76. Радянський селянин. 1927. №23.
77. Постанова Раднаркому УРСР від 17 липня 1928 р. «Про примусовий викуп тракторів у приватних осіб, що придбали їх від с/г об'єднань незалежно від часу придбання». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/180-89-%D0%BF#Text (дата звертання: 15.09.2020).
78. Кооперативне село. 1927. №21-22.
79. Вісти ВУЦВК, 1928. 31 травня.
80. Радянський селянин. 1928, № 11-12.
81. ЦДАВО, Ф.27. Оп.10. Спр.169. Арк.41-43.
82. Вісти ВУЦВК. 1929. 21 лютого.
83. Коммунист. 1925. 2 квітня.
84. Радянський статистик. 1925. 3 жовтня.
85. Робітничо-селянська правда. 1925. 6 лютого.
86. ЦДАВО. Ф.188. Оп. 1. Тракторний відділ 1924–1927.
87. Вісти ВУЦВК. 1925. 7 березня.
88. Вісти ВУЦВК. 1925. 17 жовтня.
89. Мотор. 1926. № 5.
90. Пролетарская правда. 1925. 22 ноября.
91. Селянин. 1925. 29 жовтня.
92. До історії с. Ксаверівка Черняхівського району. Веб-сайт Житомир-info. URL: https://www.zhitomir.info/post_952.html (дата звертання: 15.09.2020).
93. Підготовка механізаторів для сільського господарства УСРР в роки колективізації / Я. Мандрик // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки: Міжвід. зб. наук. пр. — 2007. Вип. 17. С. 220-228.
94. Сільськогосподарський інформаційний бюлетень НКЗС, Укрколгоспу та с.-г. кооперативних центрів. 1931. №17.
95. Підготовка інженерних кадрів для радянського села наприкінці 1920-х – початку 1930-х років / Москальов Б. Г., Москальова Н. П. // Збірник наукових праць. Харк. нац. пед. ун-т імені Г. С. Сковороди. Серія «Історія та географія». Вип. 51. Харків, 2014.

96. Алов Алексей Александрович. Науково-технічна бібліотека НТУ ХПІ. URL: http://library.kpi.kharkov.ua/vustavki/PREPODAVATELY/PR_% D0%90.html (дата звертання: 08.10.2020).
97. ЦДАВО. Ф.27. Оп.10. Спр.194. Арк.96.
98. Харьковский пролетарий. 1924. 22 мая.
99. Пламя. 1924. №5.
100. Коммунист. 1925. 10 февраля.
101. Пролетарий. 1925. 25 июня.
102. Коммунист. 1924. 3 мая.
103. Вісти ВУЦВК. 1925. 17 січня.
104. Харьковский пролетарий. 1924. 22 мая.
105. Украинский экономист. 1924. 6 декабря.
106. Радянський статистик. 1925. 4 липня.
107. Красный горняк. 1925. 22 августа.
108. Промышленность и торговля Украины. 1923. 19 апреля.
109. Вісти ВУЦВК. 1925. 5 листопада.
110. Хозяйство Донбасса. Технический сборник. 1923. № 2. Апрель.
111. Змичка. 1925. 30-31 жовтня.
112. Вісти ВУЦВК. 1925. 1 жовтня.
113. Вісти ВУЦВК. 1925. 27 жовтня.
114. Москва-Вашингтон: политика и дипломатия Кремля, 1921–1941: сб. док. в 3 т. Т.1 1921-1928 г. Москва, 2009. 358 с.
115. Машина в деревне. 1928 р. №1.
116. Плановое хозяйство. 1928. №9.
117. Коммунист. 1925. 29 августа.
118. Вольф Моисей Михайлович (1880). Открытый список. URL: https://ru.openlist.wiki (дата звертання: 05.03.2021).
119. Плановое хозяйство. 1928. №2.
120. Господарство України. 1930. №11-12.
121. Плановое хозяйство. 1928. №7.
122. Шнейдер В. Исследования успешности работы трактористов. Труды Института Труда. Вып. 2, Харьков, 1928.
123. Планове господарство. 1926. №4.
124. Машина в деревне, 1928, №4.
125. Маркевич О.М. Межселенные машино-тракторные станции. Москва, 1929. 307 с.
126. Вісті ВУЦВК. 1930. 15 липня.
127. Маркевич Анисим Миронович (1893). Открытый список.URL: https://ru.openlist.wiki (дата звертання: 05.03.2021).
128. Американський досвід механізації сільського господарства і «Справа Трактороцентру» / Б. Г. Москальов, Н. П. Москальова // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. 2012. Вип. 46. С. 47-50.
129. Довженко Олександр. Земля / Бібліотека української літератури. URL: https://www.ukrlib.com.ua/books/printit.php?tid=867 (дата звертання: 12.08.2020).
130. Радянське село. 1925. 12 квітня.

131. Радянська Волинь. 1925. 13 серпня.
132. Більшовик Полтавщини. 1925. 29 вересня.
133. Правда Прилуччини. 1925. 20 вересня.
134. Червоний плугар. 1925. 29 листопада.
135. Молодий більшовик. 1924. 20 грудня.
136. Молодий більшовик. 1924. 31 грудня.
137. Вісти ВУЦВК. 1925. 9 квітня.
138. Червоний шлях. 1924. 16 грудня.
139. Радянський статистик. 1925. 17 жовтня
140. Пролетарская правда. 1925. 22 ноября.
141. Червоний селянин. 1925. 27 серпня.
142. Розсоха Л. О. Миргородська старовина: Дослідження. Статті. Нариси. Розвідки. Кобеляки, 2002. 424 с.
143. Більшовик Полтавщини. 1925. 30 вересня.
144. Селянська газета. 1925. 2 серпня.
145. Червоний степ. 1924. 15 травня.
146. Селянська правда. 1925. 18 січня.
147. Селянська правда. 1925. 4 – 5 листопада.
148. Історія українського селянства. Т. 2 Київ: 2006. 482 с.
149. Червоне село. 1923. 19 серпня.
150. Література. Наука. Мистецтво. 1924. 20 квітня.
151. Правда Прилуччини. 1925. 26 лютого.
152. Червоне село. 1924. 23 жовтня.
153. Більшовик Полтавщини. 1925. 5 червня.
154. Плуг. 1930. № 5. Травень.
155. Плуг. 1930. № 7. Липень.
156. Кузня героїв. Харків, 1931. 58 с.
157. Селянська правда. 1925. 27 вересня.
158. Вісти ВУЦВК. 1925. 11 жовтня.
159. Антологія української поезії: в 4-х т. Т. 3. Київ, 1957, 444 с.
160. Тичина Павло. Українська література 20–30-х років ХХ ст. URL: https://sites.google.com/site/ukraienskaliteratura4546/pavlo-ticina (дата звертання: 07.01.2021).
161. ЦДАВО. Ф.27.Оп.10. Спр. 169. Арк.41-43.
162. Вісти ВУЦВК. 1925. 28 листопада.
163. XV съезд Всесоюзной Коммунистической Партии (б). Стенографический отчет. Госиздат. Москва-Ленинград, 1928. 1416 с.
164. Збірник Законів та розпоряджень уряду УРСР. 1929 р. N 15. 1172 с.
165. Плановое хозяйство. 1924. Вип. 1-2.
166. Плановое хозяйство. 1926. №2.
167. Харьковский пролетарий. 1925. 4 декабря.
168. Господарство України, 1929. №4.
169. Вісти ВУЦВК. 1929. 2 листопада.
170. Вісті ВУЦВК. 1932. 26 травня.
171. Вісти ВУЦВК. 1925. 12 вересня.
172. Харьковский пролетарий. 1925. 17 октября.
173. Господарство України, 1929. №4.

174. Тренкін Ю. В. Фінансова діяльність сільськогосподарської кооперації Української СРР в умовах соціально-економічних трансформацій (1921–1929 рр.). Дисертація. Переяслав-Хмельницький. 2018, 158 с.
175. Вісті ВУЦВК. 1929. 26 січня.
176. Вісті ВУЦВК. 1929. 12 лютого.
177. Вісті ВУЦВК. 1929.16 січня.
178. Електронна бібліотека історичних матеріалів. Докладная записка ОГПУ о неудовлетворительном состоянии тракторного парка в ряде МТС на Украине. 16 октября 1932 г. URL: http://docs.historyrussia.org (дата звертання: 04.10.2020).
179. Ленин В. И. Полное собрание сочинений. 5-е изд. Москва, 1970. Т. 45. С.598.
180. Уклад життя селянина-фермера: методологія дослідження / В. І. Марочко // Український селянин. 2006. Вип. 10. С. 38–47.
181. Діло. 1928.15 червня.
182. Вісти ВУЦВК. 1929. 6 лютого.
183. Вісти ВУЦВК. 1929. 12 квітня.
184. На путях коллективизации. Сборник Всесоюзного совета колхозов; под ред. Г. Н. Каминского, Е. П. Терлецкого. 1929. 207 с.
185. Вісти ВУЦВК, 1929. №32 лютий
186. Экономическое обозрение. 1925. № 5.
187. Американський досвід механізації сільського господарства і «Справа Трактороцентру» / Б. Г. Москальов, Н. П. Москальова // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. 2012. Вип. 46. С. 47-50.
188. XVI съезд Всесоюзной Коммунистической Партии (б). Стенографический отчет. Госиздат. Москва-Ленинград, 1930. 782 с.
189. Экономика и организация международной хлебной торговли. Вып.І. Внешторгиздат, 1935. 235 с.
189. Радянське село. 1925. 15 жовтня.
190. Колхозно-кооперативное законодательство : зборник директивных законодательных и ведомственных постановлений. Москва, 1931. 420 с.
191. Исторические материалы. О работе машино-тракторных станций. URL: http://istmat.info/node/23514 (дата звертання: 18.10.2020).
192. Коммунист. 1989. №6.
193. Молодой ученый. 2015. № 21 (101).
194. Харьковский тракторный завод им. Серго Орджоникидзе (ХТЗ). УСЕ. Т. 12. Київ, 1985. С. 42–43.
195. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua (дата звернення 07.11.2020 р.).

БІБЛІОГРАФІЯ З ТРАКТОРНОЇ СПРАВИ
(1912–1929)

1. Агинский Л.Н., Есин В. З., Фабрикант А. О. Механизация сельского хозяйства. Основные расчеты по применению трактора в хозяйстве и основные приемы обращения с трактором. Москва : Новая деревня. 1924. 91 с. с. ил.
2. Агинский Л.Н. Трактор «Фордзон». М. «Новая деревня», 1927.
3. Альтшуллер Я.Ф. Разборная модель трактора «Фордзон». Л., 1927.
4. Американские тракторы в 1916 г. Вып. III. Известия «Бюро по сельско-хозяйственной механике». 132 рис.
5. Ангерт. Машина в сельском хозяйстве. 1926. 184 с. с 29 рис.
6. Анохин А.И. Механическая тяга на дороге. Труды совещания о подъездных путях. НКПС, Боровичи-Волгино. Т. 1. 27 с.
7. Арцыбашев Д.Д. Тракторы и автоплуги на выставке германского сельск.-хоз. О-тва в Страсбурге. Вып. 2 Бюро по сельско-хозяйственной механике. 1914. 21 с.
8. Арцыбашев Д.Д. Орудия и машины сельского хозяйства (руководство для сельско-хозяйственных учебных заведений и сельских хозяев). Петроград, 1915. 365 с. : ил.
9. Балдин С. Ф. Тракторы и их применение в сельском хозяйстве и промышленности. Прага : Американское изд., 1923. 332 с. : ил.
10. Барановский А.А. По вопросу о практико-экономической ценности сел.-хоз. тракторов. Известия Бюро по сельскохозяйственной механике. Вып. V. С.-Петербург, 1914.
11. Барановский А.А. Сельскохозяйственные тракторы и моторные плуги на IV Международной Автомобильной выставке в С.-Петербурге. Изд. Деп. Земледелия. 1913. 71 с.
12. Барановский А.А. О применении плугов механической тяги в России. Изд. Деп. Земледелия. 1915. 40 с.
13. Беккер. Тракторы. Универсальное научное издательство. 1929.
14. Белянчиков П.М. Об использовании автоимущества для нужд с.-х. (тракторы и автомобили). 1917.
15. Белянчиков П.М. Гусеничный трактор Холт: описание трактора и уход за ним. Москва, 1914. 80 с.
16. Белянчиков П.М. Трактор в Америке. Применение трактора и обзор тракторостроения. Москва,: Книгосоюз, 1927. 176 с.: ил.
17. Белянчиков П.М. Трактор Мортон. Изд. ВСНХ. 1919. 62 с.
18. Белянчиков П.М. Тракторы. Госиздат. 1921. 141 с.
19. Белянчиков П.М. Трактор Могул. Описание трактора и уход за ним. Москва, 1919. 101 с.
20. Белянчиков, П.М. Тракторы: руководство для поступающих к изучению. Н. К. З. Москва : Гос. изд-во, 1921. 141 с. : рис.
21. Белянчиков П.М. Тракторы и результаты их испытания. Тракторы «Фордзон» и «Аванс». Изд. «Мотор», 1923.
22. Белянчиков П.М. Русские тракторы. Научное издание. Всерос. Союз с. - х. Кооп. - Москва, 1925. 41 с.

23. Белянчиков П.М. Тракторные прицепки. 1927. 32 с. с 30 рис.
24. Белюстин Н. О перевозке грузов тракторными поездами по дороге. Ростов-на Дону. Сборник. Управл. Шосс. Дорог. Вып. 6, 1918. 27 с.
25. Бензин В. Моторные плуги. Прага, 1921.
26. Бензин В. Моторная вспашка, как средство в борьбе с голодом в России. Прага, 1921.
27. Брея И. Трактор для плугов. Известия бюро по с.-хоз. механике. Т.IV. Вып. 1, 3-4. Известия Бюро по с.-хоз. мех.1912.
28. Будрин В.И. Мотокультура. Тракторы, авто-плуги, тракторы-передки, фрезы и канатные системы. М.Гостехиздат. 1924.
29. Бухарин Н.А. Современные тракторы. М., Техника и производство. 1928.
30. Ветчинкин Н.С. Расчет безубыточной постановки перевозок гусеничными тракторами. Изд. ЦУМТ. НКПС, Москва, 1922. 18 с.
31. Гадильде В.Н. Башкиров Н.В. Конспект лекций по трактору «Фордзон». М., Книгосоюз. 1929.
32. Гомзы. Нефтяной трактор «Коломенец». М.,1925. 25 с.
33. Гортынский. Тракторы. София, 1921.
34. Дмитриев А. Л. Трактор «Фордзон». Руководство к пользованию трактором. Издание Техноипорта. 1925.
35. Дмитриев А. Л. Фордзоны на юго-востоке. 1923.
36. Дудин. К. Ф. Применение трактора в крестьянском хозяйстве. Изд. Московского земельного отдела. 1927. 224 с.
37. Ільницький А. Трактор і моторовий плуг та застосування їх у сільському господарстві. Камянець на Поділлі; Одеса : Чорномор, 1922. 57 с.
38. Исаев А. Смазка трактора. М., Книгосоюз. 1927.
39. Исаев А. Уход за трактором и его неисправности. М., Книгосоюз. 1927.
40. Есин Е. З. Трактор в борьбе за урожай. Москва : Новая деревня, 1924. 45 с.
41. Карнеев И.Н. Трактор «Ойль-Пуль». М., Книгосоюз. 1929.
42. Кастерин В. Ф. Руководство по тракторному делу с приложением спецификации 190 тракторов. В 2-х частях. Харьков : Изд. Укравтопромторг, 1927. 270 с.
43. Каталог запасных частей к трактору «Фордзон». Изд.: Укравтопромторг Харьков, 1925. 61 с.
44. Коллонтай В. Грузовики-тракторы в крепостях для артиллерийских перевозок. 1913. 15 с.
45. Костровский В.В. Сельсько-хозяйственные орудия и машины. Саратов,1915. 170 с.
46. Корсунский М.Г. Трактор: техника и экономика его применения в сельском хозяйстве. В 2-х частях. Нью-Йорк : Международное книгоиздательство, 1921. 431+531 с.
47. Коцент-Зелинський В.А. Новейшие машины и орудия для моторного хозяйства. К.: Тип. Ф.Д. Дубовика, 1913. 63 с.: ил.
48. Крижановский М. Паровой и моторные плуги в семье графов Бобринских. Киев, 1916. 20 с. : табл.
49. Кржививцкий А.А. Исследование средств механической перевозки грузов по обыкновенным дорогам. 3 ч. Изд. ГВИУ, 1922 г.

50. Кузнецов И. Г. Курс автомобилизма. Петроград, 1912. 360 с.
51. Линтварев Б.А. К испытанию трактора I.H.C. «Могул». Вып. IV. Б.с.-х.м, 1915. 19 с.
52. Линтварев Б.А. К испытанию тракторов Катерпиллер завода Холт. Вып. 2 Б.с.-х. м., 1916. 50 с.
53. Линтварев Б.А. К испытанию трактора «Гарт-Парр».
54. Линтварев Б.А. Мотокультура в 1914 г. по данным русских и иностранных с.-хоз. и технических журналов. Бюро с.-х. м., 1916. 172 с
55. Линтварев Б.А. К статье А.Н. Судакова. Б. с.-х. м., 1916.
56. Линтварев Б.А. К испытанию трактора Биг-Фор. Б. с.-х. м., 1917.
57. Лекции по трактору «Фордзон». 1927. 156 с. с 37 рис.
58. Львов Е.Д. Трактор Могул. Москва, 1923. 107 с. 33 черт.
59. Львов Е. Д. Тракторы их конструкция и расчёт. 1927.
60. Макаров Н.Л. Условия и пределы применения тракторов с.-хоз. Изд. Москва : Новая деревня. 1922. 68 с.
61. Маркевич А.М. Межселенные машино-тракторные станции. Изд. Плановое хозяйство. М., Госплан СССР. 1929. 307 с.
62. Матеріали до вивчення тракторів в Україні (Трактори в сільському господарстві України в 1924–1925 рр.). Харків. : Радянський селянин, 1927. Вип. 1. 118 с.
63. Материкин Ф.С. Курс автомобилизма. Петроград, 1915, 16 и 17. 122 с.
64. Материалы по организации краткосрочных курсов для подготовки трактористов-рулевых. 1926. 48 с.
65. Мейенбург К.Ф. Мотокультура (перевод с немецкого Г. Гейзе). T.IV. Вып. 1, 3-4. Известия Бюро по с.-хоз. мех. 1912.
66. Мейенбург К.Ф. Моторные повозки для перевозки тяжестей и моторные плуги (перевод с немецкого Г. Гейзе). T.IV. Вып. 1, 3-4. Известия Бюро по с.-хоз. мех. 1912.
67. Меры, принимаемые французьким министерством земледелия, для распостранения среди сельских хозяев машин мотокультуры за 1914-1916 г.г. Изв. Б.с.-х.м. 119 с.
68. Меркулов А.В. Как пользоваться сообща машинами. О машинных товариществах и прокатных пунктах. Изд. 3-е. 40 с.
69. Миронов П.В. Результаты испытаний и практического применения с.-х. тракторов в Англии в 1921 г. Лондон. 1921.
70. Миронов П.В. Применение механической энергии в сельском хозяйстве. Лондон.
71. Морозов Н. Отчет об испытании тракторов на Средне-Рогатинском участке. Бюро с.-х. механики. Вып. III. Бюро с.-х. м., 1914.
72. Мотокультура. Сборник статей. Приложение к Известиям бюро с.-х. мех., 1913. 154 с.
73. Нарушевич В.А. Описание устройства трактора «Ойл-Пулль». 1927. 64 с. с 10 рис.
74. Нарушевич В.А. Описание устройства трактора «Интернационал». 1928. 102 с. с 10 рис.
75. Наршевич и Роленко. Трактор «Фордзон». М., Книгосоюз. 1927.
76. Никонов. Тракторы. Нью-Йорк. 1920.

77. Орловский Н. (Нико). Трактор «Фордзон». Л., издание автора. 1928.
78. Рабочий журнал трактора. 1928. 96 с.
79. Ринжельман М. Основы устройства машин мотокультуры. Вып. I. Изв. Б. с.-х. м., 1917. 32 с.
80. Руководство к смазке трактора «Фордзон». Изд. Нефтесиндикат-Тракторосоюз. М.1920. 40 с.
81. Русский нефтяной трактор «Запорожец». Москва : Московская печатня, [1924]. 6 с.
82. Секретов. Сельскохозяйственные тракторы САСШ. Берлин. Изд. «Град Катеж». 1923.
83. Секретов. Сельско-хозяйственные тракторы Америки. Берлин, 1923 г.
84. Сельсксоюз. Лекции по трактору «Фордзон». М., Новый агроном. 1927.
85. Сладков А.Н. Тракторы. П., Мысль. 1923.
86. Судаков А.Н. Тракторы. Вып.IV. 1914. 161 с.
87. Судаков А.Н. Тракторы. С атласом рисунков. Петроград : Мысль, 1923. 230 с.
88. Тарасов Н. Конкурс тракторов в Виннипеге. Известия бюро по с.-хоз. механике. Т.IV. Вып. 1, 3-4.1912.
89. Трейвас А.Б. Отчет об экскурсионных наблюдениях над работой сельск.-хоз. тракторов в России в 1912 г. Известия Бюро по с.-хоз. механике. Вып. 1. С.-Петербург. 1913. 62 с.
90. Трейвас А.Б. К испытанию моторного плуга Комник. Известия Бюро по с.-хоз. механике. С.-Петербург. 1914. 54 с.
91. Трейвас А. Б. Тракторы в сельском хозяйстве. 1925.
92. Труды Госплана. К вопросу механизации сельского хозяйства. Кн.IV. Москва, Государственная общеплановая комиссия Совета Труда и Обороны СССР, 1923. 294 с.
93. Фордзон. Руководство к пользованию трактором. Перев. Инж. А.Л. Дмитриева. Ростов-на Дону. Изд. Госторга, 1923. 40 с. +39 черт.
94. Школьник П.Д. Краткое руководство для курсовых рулевых трактористов. Тракторы: «Фордзон», «Интернационал» и «Запорожец». Харьков. КУБУЧ. 1927.
95. Школьник П.Д. Тракторы. Харьков. 1929.
96. Штрекер. Тракторы-самоходы и сельско-хозяйственные автомобили (перев. с немецкого Г. Гейзе). Т.IV. Вып. 1, 3-4. Известия Бюро по с.-хоз. мех. С.-Петербург,1912. 35 с.
97 Що таке трактор, та як його придбати. Полтава : Більшовик Полтавщини, 1925. 24 с.
98. Янжул І. Трактор «Фордзон» (будова, догляд і керування). Харків : Книгоспілка, 1927. 64 с. : 12 мал.
99. Яржемский С. Результаты испытания трактора «Фордзон» и «Интернационал». Минск. Белорусский государственный институт сельского и лесного хозяйства. 1925.

Газетні і журнальні статті з тракторної справи (1915–1923 рр.)

1. Авто-плуги Фаулера. Экономическая жизнь. 1922. 28 марта (№70).
2. Агинский Л.Н. Тракторостроение в России (по материалам совещаний при ВСНХ, НКЗ, Госплане). Сельско-Хозяйственная жизнь. 1923, №1-2.
3. Агинский Л. Тракторизация крупного хозяйства или района (к вопросу о методике расчета). Вестник металлопромышленности. 1929. №4 (апрель).
4. Акер. Про трактори. 1927. №8.
5. А.К. Тракторный испытательный пробег. Мотор. 1925. №17-18.
6. Американский тракторный отряд в Пермской губернии. Экономическая жизнь, 1922. 1 декабря.
7. Арцыбашев Д.Д. Практическая возможность замены иностранных машин изделиями русских заводов. Машина в сельском хозяйстве. 1915. №9-10.
8. Арцыбашев Д.Д. Задачи русского с.-х. машиностроения. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №1.
9. Арцыбашев Д.Д. Будущее русского с.-х. машиностроения. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №3.
10. Барановский А.А. О русском машинопользовании в связи с войной. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №1.
11. Барановский А.А. Показательная работа с.-х тракторов в Безенчуке Самарской губ. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №20.
12. Барановский А. А. Мотокультура. Колесные тракторы большой мощности. Земледельческая газета. 1916. 5 марта (№10).
13. Беляков А. Русский трактор «Гном». Известия ВЦИК, 1922. 11 января.
14. Беляков А. Боевая задача момента (Об автоплугах и тракторах). Известия ВЦИК. 1922. 14 января.
15. Белянчиков П. М. Американский тракторный отряд Помгола (совхоз Тайкино Сарапульського уезда). Сельско-хозяйственная жизнь, 1922. 1 ноября.
16. Белянчиков П.М. Несколько слов о подготовке мотористов. Машина в сельском хозяйстве. 1917. №6-7.
17. Белянчиков П.М. Тракторы. Машина в сельском хозяйстве. 1917. №14-15.
18. Богословский А.Д. Трактор Клетрак и его работа в условиях русского хозяйства. Сельско-хозяйственная жизнь. 1922. №8.
19. Брисин А.Н. Еще о тракторе «Фордзон». Машина в деревне. 1928. №4. Май.
20. Будрин В. Организационные вопросы мотокультуры. Экономическая жизнь. 1923. 3 января.
21. Будрин В. Вопросы русской мото-культуры (о механизации земледелия). Экономическая жизнь. 1923. 21 декабря, №289.
22. Будрин В. Тракторостроение и международный конгрес мотокультуры в России. Известия ВЦИК. 1923. 15 февраля.

23. Васильев Б. Краткое описание трактора Big-Four и некоторые данные о его испытании. Машина в сельском хозяйстве. 1917. №16-17.
24. Васильев Б. К характеристике трактора 10–20 Н.Р. Машина в сельском хозяйстве. 1918. №7-8.
25. Васильев Б. Что нужно знать для покупки трактора? Машина в сельском хозяйстве. 1918. №21-24.
26. Веселитский А.В. О сельско-хозяйственных тракторах. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №21.
27. Веселитский А.В. Пропаганда тракторов. Машина в сельском хозяйстве. 1918. №1-2.
28. Ветчинкин Н. Еще о тракторе «Фордзон». Мотор. 1922. 21 декабря.
29. Ветчинкин Н.С. Тракторная тяга и самый путь. Мотор. 1923. №2.
30. Выписка тракторов из Америки. Земледельческая газета. 1916. №45.
31. Давыдов. О трактростроении на Юго-востоке. Юго-Восток. 1923. №1.
32. Дебу К.И. Успехи механизации сельского хозяйства. Вестник знания. 1926. №16.
33. Демченко Л. Про перереєстрацію машино-тракторних товариств. 1927. №23.
34. Дешевой М.С. Отечественное машиностроение (обзор печати). Машина в сельском хозяйстве. 1916. №10-11.
35. Дешевой М.С. Емкость рынка с.-х машин и орудий Юго-Западного края на ближайшие годы. Машина в сельском хозяйстве. 1918. №12-13.
36. Ємельяненко А. Трактори на 1925 рік. Радянський селянин. 1925. №2-3.
37. Замотин А. К вопросу организации ремонта в тракторном деле. 1925. Мотор. №8.
38. Замотин А. Особенности конструкции трактора Павези и возможность широкого применения этой машины в СССР. Мотор. 1925. №4.
39. За тракторостроение. Экономическая жизнь. 1923. 7 апреля (№77).
40. Заустинский М.В. Тракторы. Типы. Конструкция, служба их (из американской практики). Вестник металлопромышленности. 1922. №3 и 4.
41. Изюмов А. Тракторное хозяйство в Республике в своем настоящем. Сельско-хозяйственная жизнь. 1922. 17-13.
42. Изюмов А. Фаулер на работе. Правда, 1922. 9 июня.
43. Испытание германских плугов. Правда, 1922. 20 июля.
44. Истомин Д. О постановке тракторостроения в связи с проблемой сбыта тракторов. Хозяйство Украины. 1925. №6.
45. Кастерин В., Школьник П. Работа тракторов на Украине. Мотор. 1925. №15.
46. Карачан И. Р. Метод определения тяги и расчета мощности мотора гусеничного трактора. Техника и снабжение Красной Армии. 1923. №6-7.
47. Карачан И. Р. Опыты по применению механической тяги в артиллерии. Техника и снабжение Красной Армии. 1923. №2.
48. К итогам тракторного пробега. Мотор. 1926. №3-4.
49. Коваль В. О некоторых вопросах изучения тракторов. Земледельческая газета. 1914. 8 ноября (№45).

50. К работе тракторного треста на юго-востоке. Юго-Восток. 1923. №1.
51. Крживицкий А. Трактор «Фордзон» на гусенице (по данным пробега 1924 года). Мотор. 1925. №2, 3.
52. Костромитинов Г. Работа тракторов. Земледельческая газета. 1916. 26 марта (№13), 2 апреля (№14).
53. Краснов И. В. Трактор Фордзон с американскими и русскими машинами : труды с.-х. оп. учреждений Дона и Сев. Кавказа. Бюлл. №119; Ростово-Нахичеванская на Дону обл. с.-х. оп. ст., Машиноиспыт. отд. Новочеркасск : Знание, 1925. 10 с.
54. Кузовков. Американский трактор или русская лошадь? Правда. 1923. 12 апреля.
55. Линтварев Б. А. Мотокультура – фактор мобилизации сельского хозяйства. Машина в сельском хозяйстве. 1916. №7-8.
56. Линтварев Б. Работа тракторов. Земледельческая газета. 1916. 7 мая (№19).
57. Лященко П.И. Тракторное хозяйство и индустриализация. Плановое хозяйство. 1926. №4 (апрель).
58. Марьин К. О тракторе «Фордзон». Экономичечская жизнь, 1922. 10 декабря.
59. Марьин К. О тракторе «Фордзон». Экономическая жизнь. 1923. 1 января.
60. Мартенс Л. О тракторостроении. Правда. 1923. 14 апреля.
61. Массовое производство тракторов (в Промплане). Экономическая жизнь, 1922. 13 октября.
62. Механизация сельского хозяйства (организация опытных станций для исследования вопросов, связанных с применением тракторов). Правда. 1923. 16 января (№10).
63. Михельс В. Нужны ли нам тракторы (Тракторный трест). Известия ВЦИК. 1923. 28 марта.
64. Некрасов Ф. Тракторные поезда. Мотор. 1925. №5.
65. Н.С. Тракторные концессии на Украине. Экономическая жизнь. 1922. 8 декабря.
66. Об органе по вопросам строения тракторов (в Президиуме ВСНХ). Экономическая жизнь. 1923. 6 января (№4).
67. Обучение управлению трактором на Украине. Мотор. 1926. №3-4.
68. Организация тракторостроения в России (в Президиуме Госплана). Экономическая жизнь. 1923. 18 января.
69. Организация тракторного хозяйства Госсельсиндиката. Экономическая жизнь. 1923. 18 января.
70. Островский М. Применение тракторов и моторных плугов в сельском хозяйстве. Машина в сельском хозяйстве. 1914. №1-2.
71. Островский М. Подготовка экспертизы с.-х. машин и орудий на всероссийской выставке 1913 г. в Киеве. Машина в сельском хозяйстве. 1914. №11.
72. О тракторостроении в России (на заседании Президиума УСНЗ). Экономическая жизнь, 1922. 25 ноября (№267).
73. План тракторостроения (В Промсекции Госплана). Экономическая жизнь. 1922. 21 декабря.

74. Погодин Н. Русский трактор. Правда. 1923. 12 января.
75. Постачання та обслуговування тракторами у 1927-28 році. Радянський селянин. 1928. №2.
76. Прибельський П.А. О работе тракторов и самоходов в некоторых хозяйствах Киевской и смежных губерний. Машина в сельском хозяйстве. 1915. №13.
77. Прибельський П.А. О машиноиспытательной деятельности Киевского Товарищества Западных Земств. Машина в сельском хозяйстве. 1915. №19.
78. Производство автоплугов Фаулера. Известия ВСНХ, 1922. №9, апрель.
79. Работа тракторов за 1921 г. Кооперативное дело, 1922. 3 февраля.
80. Раленко С. Новый сельскохозяйственный трактор. Кооперативное дело, 1922. 23 апреля.
81. Раленко С.И. Трактор в крестьян. Правда. 1923. 30 января.
82. Раленко С. Тракторы и сахарная промышленность. Известия. 1923. 27 марта.
83. Рудский П. Еще о тракторах. Машина в сельском хозяйстве. 1917. №6-7.
84. Саламатов А. Тракторообслуживание на Украине. Мотор. 1926. №14.
85. Сельскохозяйственные тракторы для России (в Президиуме Госплана). Экономическая жизнь, 1922. 19 ноября (№ 262).
86. Сладков Н.В. Подход к рациональному решению вопроса о выборе типа с.-х. трактора для России. Мотор. 1923.№1 стр. 11-16, №2, стр. 52-60.
87. Соломонов Д. Производство тракторов на Юго-Востоке (о значении для сельского хозяйства собственного тракторостроения). Юго-Восток. 1922. Декабрь., №2.
88. Соломонов Д. Производство тракторов на Юго-Востоке. Экономическая жизнь, 1922. 2 декабря.
89. Судаков А.Н. Рациональный тип трактора с тепловым двигателем в условиях русского сельского хозяйства. Технико-Экономический Вестник, 1922. №1.
90. Судаков А.Н. Одногусеничный трактор в сельском хозяйстве. Технико-Экономический Вестник, 1922. №3.
91. Тараийский Д. Мировое тракторное хозяйство. Мотор. 1926. №23-24.
92. Трактор «Гном». Мотор. 1926. №7-8.
93. Трактор у американського селянина. Радянський селянин. 1928. №2.
94. Тракторы (на Украине). Хозяйство Украины, 1921. №29. Ноябрь.
95. Тракторное дело и съезд П.С.Т.Р. Мотор. 1925. №1.
96. Тракторостроение и снабжение (в Президиуме Госплана). Торгово-промышленная газета. 1923. 20 февраля.
97. Тракторное дело в Государственной Общеплановой Комисссии Совета Труда и Обороны. Мотор. 1923. №2.
98. Т.Р. Механизация сельского хозяйства. Правда, 1922. 3 ноября.
99. Трейвас А.Б. Выбор трактора, приемка и уход за ним. Машина в сельском хозяйстве. 1915. №2, 3, 4 и 5.
100. Трейвас А.Б. Результаты испытьания тракторов «Гарт-Парр», «Могул»,

«Кейс» и моторного плуга «Комник». Машина в сельском хозяйстве. 1916. № 5 и 6.
101. Трейвас А.Б. Тракторы и самоходные машины и орудия в сельском хозяйстве. Машина в сельском хозяйстве. 1917. №3, 4, 7, 8, 10 и 12.
102. Усовский Б.Н. К вопросу о рекомендации тракторов. Машина в сельском хозяйстве. 1915.
103. Фіхтер А. З підсумків тракторної кампанії року 1924-25-го. Український агроном. 1926. №1 (січень).
104. Федотов Н. К вопросу о тракторостроении в России. Экономическая жизнь, 1922. 1 ноября.
105. Фокин Н. Тракторное хозяйство и НЕП. Торгово-промышленная газета, 1922. 4 августа.
106. «Фордзоны» в Новороссийске. Экономическая жизнь. 1923. 3 марта.
107. Ход операций по тракторному делу на Украине. Мотор. 1925. №5.
108. Холодовский И. О концессиях на производство тракторов в России. Народное Хозяйство Украины, 1922. №1. Январь.
109. Хохряков А.А. Несколько слов о тракторах. Земледельческая газета. 1913. № 9 (7 декабря).
110. Чаянов А. Проблема трактора в сельском хозяйстве СРСР. Экономическое обозрение. 1925. №5. Май.
111. Ю.П. Автоплуги Штокка (по поводу организованной под Москвой показательной работы автоплугов Берлинского завода Штокка). Известия ВЦИК. 1922. 21 июля.
112. Як треба використовувати трактор. Радянський селянин. 1926. №1

Частина II

ТРАКТОРИЗАЦІЯ
НА СТОРІНКАХ РАДЯНСЬКОЇ ПРЕСИ
(1920-1930 рр.)

1920 рік

Постанова Промбюро та Наркомзему УСРР
Про облік тракторного майна

27 квітня 1920 р.

З метою раціонального використання тракторів в народному господарстві УСРР Раднарком постановив:

1. Вважати перенятими в провадження: всі трактори, автоплуги, парові плуги, тракторні плуги, запасні часті, пересувні майстерні і взагалі ціле тракторне майно, яке знаходиться на території УСРР, так і надалі поступаюче на неї в чиій би власності, проважненні або в чийому би рахункові воно не находилось.

2. Вважати ціле тракторне майно Республіки єдиним парком, підлягаючим користуванню по єдиному планові. Утворення і провадження єдиного тракторного господарства доручити Народному комісаріатові земельних справ.

3. Наложити обов'язок на Народній комісаріат земельних справ перевести докладний підрахунок цілого тракторного майна на території УСРР, підприйняти всі необхідні кроки для утворення на раціональних підставах єдиного тракторного господарства, якому постачатиме все необхідне виключно Народний комісаріат земельних справ.

4. Зобов'язати всі установи, підприємства, кооперативи і приватні особи, котрі мають вказане в § 1 тракторне майно, щоби передали його на рахунок відповідним губземвідділам, як органам Народного комісаріату земельних справ.

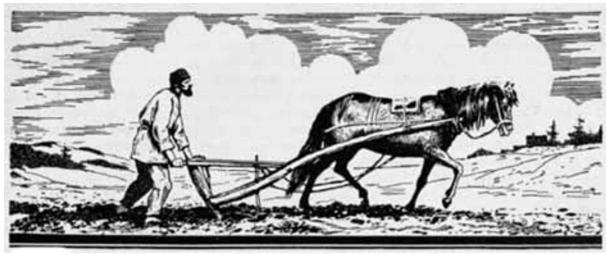
5. За одержанням тракторів або полишенням їх на місцях роботи всі установи повинні звертатися через губземвідділи до Народного комісаріату земельних справ, який складає загальний план розподілу, котрий має затвердити Промбюро.

6. Трактори, які обслуговують радянські промислові заводські господарства, а також трактори військового пристосування реєструвати в Народнім комісаріаті земельних справ, але полишити їхню експлуатацію тимчасово військовому комісаріатові і радянським господарствам по приналежності до часу, коли мине крайня їх необхідність.

7. Підприємства, заняті виробом тракторного майна, а рівно ж виготовленням частей до нього, находяться в евіденції Промбюро і одержують від нього замовлення на підставі даних Народного комісаріату земельних справ.

Заст. Народного комісара земельних справ В і к т о р о в
Голова Промбюро Ч у б а р.

ЗУ УРСР, 1920, №8, ст. 144



1921–1922 рр.

Москва, 8 – 16 березня 1921. Відбувся Х з'їзд РКП (б), на якому було проголошено перехід до нової економічної політики (НЕП), яка мала на меті відновлення народного господарства і подальший перехід до соціалізму. Головний зміст НЕПу – заміна продрозкладки продовольчим податком у сільському господарстві, використання ринку і різних форм власності, залучення іноземного капіталу у формі концесій, проведення грошової реформи тощо.

Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 2002. Т. 4.

1 квітня 1921 р. Рада Народних Комісарів видала Декрет «Про сільсько-господарське машинобудування», в якому цю галузь визнано справою надзвичайної важливості. Народному Комісаріату Землеробства доручено протягом місяця визначити типи сільсько-господарських машин, які підлягали виробництву, а також розробити й надати Вищій Раді Народного Господарства зведення про потреби в сільськогосподарських машинах і знаряддях із зазначенням кількості потрібного інвентаря по кожному типу і районах їх використання.

Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. Управление делами Совнаркома СССР. – М. 1944.

Харків. Створено Український трест сільськогосподарського машинобудування (Укрсільмаштрест), до складу якого увійшло 15 націоналізованих заводів сільськогосподарського машинобудування. Одним з головних завдань Тресту визначено кредитування селянських господарств для закупівлі ними сільськогосподарських машин, зокрема тракторів.

Промышленность и рабочий класс Украинской ССР в период восстановления народного хозяйства, 1921–1925.

Харків, 30 червня. Видано постанову ВУЦВК про створення Української економічної ради (УЕР) – органу планово-економічного управління

при РНК УСРР. Мета діяльності ради – погодження економічних заходів наркоматів, розробка загальнореспубліканських господарських планів. Пізніше при УЕН було створено Тракторний комітет.

Українська радянська енциклопедія. К., 1964. Т. 15. С. 99.

1921 р. На машинобудівному заводі №14 в селищі Кічкас (під містом Олександрівськом) інженерами Р. Ремпелем і А. Унгером розпочато створення експериментального зразка трактора власної конструкції. Ще перед Першою світовою війною в селі Кічкас на одному із заводів приступили до розробки трактора за американськими зразками, але війна змусила припинити цю роботу. Лише в 1921 році, коли промисловість почала відновлюватись, інженери заводу за підтримки запорізького Губметалу знову повернулись до тракторної теми.

Тракторы для голодающих губерний

Изыскивая способы обработки полей в голодных губерниях механической силой, Наркомзем остановился на мысли о приобретении за границей 4 отрядов тракторов; при помощи их явится возможность обработать весной до 200.000 дес.

Правда (Москва), №235, 19.10.1921.

Тракторы для электроплугов

ПЕТРОГРАД, 29 ноября. Петроградский металлический завод является единственным в советской России заводом тяжелой индустрии, занятым изготовлением и сборкой тракторов для электроплугов. Два комплекта из 2-х тракторов каждый выпущено месяца три тому назад. Один из них выдержал блестящее испытание в Москве в присутствии тов. Ленина. Другие, находящиеся тоже в Москве, предлагается отправить на выставку за границу. 21 ноября завод выпустил три комплекта. В настоящее время идет резка тракторов и упаковка вещей для отправки тракторов на сельскохозяйственные работы. Завод начал работу по изготовлению двух комплектов, которые предполагается выпустить к марту будущего года (РОСТА).

Правда (Москва), №270, 30.11.1921.

БОРОТЬБА З ГОЛОДОМ

Голодна Україна

Секретар Запорізької Губкомдопголод лікар Кантор повідомляє по телеграфу з Гуляй-Поля: «Населення вимірає. Сотні померших і тисячі хворих від голоду. Їдять кішок, собак, шкіру і навіть падло. Допомога

страшенно мала. Злиденні датки нікого не задовольняють, тільки дратують… В деяких селах зовсім немає коней. Потрібна негайна присилка тракторів. Гаяння приведе до смерти всього населення, знищить цілком сільське господарство і з Гуляй-Польського повіту зробить пустелю»…

Вісти ВУЦВК (Харків) №30, 07.02.1922.

Приобретаются тракторы

В связи с острым недостатком живого инвентаря в Одесской губ. распространяется применение тракторов. К весенней посевной кампании губземотдел располагает 23 исправными тракторами. Английской фирме («Кейс») заказано 3 тракторных колонны. Заказанные тракторы будут доставлены к февралю в Одессу. Ведутся переговоры на приобретение нового тракторного отряда.

Транспорт (Катеринослав) №259 від 09.02.1922.

Танки на борьбу с голодом

В дополнение к моей статье «Привлечем к работе тракторы» напечатанной в «Пролетарской Правде» №28 – я предлагаю использовать танки на внутреннем фронте, на фронте недосева и голода.

Запашка земли танками уже производилась в 1920 году в Харькове на паровозостроительном заводе, где танки ремонтировались. Жаль, что не отнеслись тогда более научно к данному вопросу.

Танковая обработка дала следующие результаты: танк системы «Рикардо» тянул за собой, случайно попавшийся под руку 12-ти лемешный плуг, четыре бороны и в хвосте сеялку. По словам лица, производившего запашку, танк в сутки (считая 10 часовой рабочий день) запахивал, боронил и засевал от 25 до 30 десятин самой тяжелой земли.

Несмотря на свою громадную тяжесть (до 2300 пудов) давление на квадратный дюйм не превышало давления обыкновенных колесных тракторов системы «Кейс» или «Румели».

Расход горючего был около 40 пудов в сутки, что составит около полутора пуда на десятину – норма для обыкновенного трактора. Всем известно, что для обработки земли существуют, как паровые, так и бензино-моторные тракторы, но это «но» заключается в следующем: исправных тракторов почти нет и выпуска их к весне трудно ожидать...

На учете Тракторного бюро Наркомзема (район которого Киевская, Черниговская, Полтавская, Подольская, Волынская и Кременчугская губернии) по последней регистрации числятся в круглых цифрах около 300 тракторов. Из них около 120 тракторов находятся на сахарных заводах. Сколько из них исправных или будут исправны к началу посевной кампании, мне неизвестно.

Исправных тракторов, кои были исправлены или отремонтированы Тракторным Бюро, только 28. Где же остальные и в каком они положении?

В Киеве имеется 8 тракторов, ждущих ремонта, в Черниговской губернии 100, а остальные разбросаны на территории Киевского Военного Округа, под час никем не охраняемые и не закрепленные за каким-нибудь определенным учреждением.

Все эти тракторы требуют большего или меньшего ремонта и ждут, когда Государство их призовет на борьбу с голодом.

Тракторное Бюро не имеет до сих пор средств для производства ремонта несмотря на то, что Бюро не однократно обращалось за средствами и в Земорганы, и в органы сахарной промышленности. И все-же если Тракторное Бюро, получив средства, выпустит к весне из ремонта десяток тракторов, то и тогда работа танков на фронте недосева и голода не является излишней.

По нашему мнению, вопрос о привлечении танков на фронт недосева полей может разрешить специально назначенная комиссия с представителями от Посевкома, Тракторного Бюро и Военведа, ибо вопрос, о возможности использования танков для борьбы с недосевом и голодом, а также то, что работающие танки частично будут изнашиваться может быть разрешен только Военведом.

Как нам известно, данным вопросом уже заинтересовалось Военэкономсовещание КВО, а Технический Комитет последнего нашел необходимым идею поддержать и для выяснения практического применения танков для обработки земли, решено произвести опыт, каковой, по соглашению с администрацией Политехнического Института, может быть произведен на опытном поле Института.

И так, пусть в предстоящей посевной кампании ничто не останется неиспользованным, ни тракторы, ни танки. **ИНЖ. С. ШПАКОВСКИЙ**.

Пролетарская правда (Київ) №47 від 01.03.1922.

В ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОВЕЩАНИИ

Использование танков и тракторов для посевной кампания

На последних двух заседаниях военного экономического совещания при Киевском Военном Округе детально обсуждался вопрос об использовании танков и тракторов военного ведомства для нужд посевной кампании. Этому вопросу специалисты придают большое значение.

Доклад, предоставленный на рассмотрение экономического совещания инженером-специалистом, был передан для заключения техническому комитету, который вынес положительное в этом отношении постановление.

Считаясь с заключением технического комитета, военно-экономическое совещание постановило признать желательным произвести опыт применения тракторов и танков к посевной кампании на поле Политехнического института.

Пролетарская правда (Київ) №52 від 07.03.1922.

Торговые сношения с Англией

ХАРЬКОВ, 8 марта (Радио). — Представитель Великобританского союза инженеров сделал в Батуме представителю Наркомвнешторга У.С.С.Р. предложение на поставку земледельческих машин, орудий, тракторов, локомобилей, кабелей, электрических установок путем товарообмена, или путем двухгодичного кредита, при оплате 10 проц. суммы заказа.

Пролетарская правда (Київ) №55 від 10.03.1922.

Полтавщина готовится к посеву

Тракторы. В настоящее время на Полтавщине имеется 7 исправных тракторов и 1 неисправный. Тракторы распределены следующим образом: в Полтавском уезде – 2, в Прилукском – l, в Зеньковском – l, в Миргородском – l, в Гадячском – 1, в Лубенском – l и в Кобелякском – 1 (находится в ремонте).

Ремонт неисправных тракторов задерживается, благодаря почти полному отсутствию материальных средств. Возбуждено соответствующее ходатайство перед Наркомземом, но до сих пор ассигновано на ремонт 160 р. золотом. Сумма совершенно ничтожная.

В дальнейшем предполагается перебросить трактор из Зеньковского уезда в Красноградский, такая же переброска должна быть произведена в Кобелякский уезд.

К началу посева Губземотдел рассчитывает отремонтировать все тракторы и пустить их на вспашку земли. Тракторы обеспечены достаточным количеством топлива. Катастрофическое уменьшение рабочего скота выдвинуло работу тракторов на одно из первых мест. В этом отношении Полтава совершенно не обеспечена тракторной силой, имеющихся тракторов совершенно не достаточно.

Вісти-Известия (Полтава) №63 від 21.03.1922.

Весенняя посевная кампания.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАКТОРОВ И ТАНКОВ ДЛЯ ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

…Тракторная обработка земли, как в данное время, так и в продолжение самых ближайших лет является единственным выходом из создавшегося катастрофического положения в связи с отсутствием рабочего сельскохозяйственного скота. Общее число тракторов разных систем и мощности на всей Украине около 530, из них на сахарных заводах Правобережья – 108, Левобережного – 27. Исправных тракторов имеется около 225, что составляет 42% общего числа. В грубых круглых цифрах от суточной работы всех исправных тракторов можно ожидать до 1200 десятин вспаханной земли. Считая в году 120 дней пахотных, исправные тракторы должны дать до 150 тысяч десятин обработанной земли.

Наркомземом признано необходимым в возможно ближайшее время восстановить все неисправные, но годные к восстановлению тракторы, а также производить закупку таковых за границей. Одной их основных задач недавно основанного в Харькове «Акционерного Общества сельско-хозяйственных машин», в состав коего в числе прочих войдет и Наркомзем, имея 51 пай, является производство закупок и продажа как всех сельско-хозяйственных машин и орудий, так и особенно тракторов…

Кроме тракторов решено предоставить для Запорожской губернии военные танки. Постановлением УЭС было предложено военному командованию и Наркомзему точно выяснить вопрос о возможности предоставления в распоряжение Запорожского ГЭС тракторов и танков, кои могут быть использованы, как тракторы с указанием недостающих частей, которые должны быть закуплены за границей через Уполнаркомвнешторга.

По распоряжению тов. Фрунзе, специальной комиссией 7-го марта были осмотрены танки, находящиеся на Харьковском паровозо-строительном заводе и все последние в количестве 10 танков и 2-х тракторов, уже отремонтированных, но не имеющих магнетто, признаны подлежащими к использованию в сельском хозяйстве на вспашку в Запорожской губернии в период посевной кампании 22 года.

Постановлением УЭС от 13-го марта решено обратиться в СТО с ходатайством об оставлении танков, находящихся в распоряжении военного ведомства на Украине и в то же время просить СТО прислать танководителей и танкомехаников к ним предполагаемых к переброске в Запорожскую губернию танков…

Тракторное бюро Наркомзема на Правобережной Украине своими внутренними силами, без денежной помощи Наркомзема, организовало областной ремонтный тракторный завод, использовав для этого завод бывший (неразборчиво), где в настоящий момент производится ремонт тракторов, кои примут участие в посевной кампании 1922 года.

Пролетарская правда (Київ) №80 від 13.04.1922.

Финансовое соглашение РСФСР с Чехо-Словакией

МОСКВА, 21 (Радио). — С министерством земледелия Чехо-Словакии Внешторг заключил договор для доставки на Украину тракторов. Первая партия их должна прибыть к началу летней паровой вспашки. Одновременно крупному чешскому синдикату дан заказ на крупную партию земледельческих машин.

Пролетарская правда (Київ) №87 від 22.04.1922.

Новый сельхоз. трактор

В 1921 году в Россию было ввезено из-за границы несколько десятков гусеничных тракторов «Клетрак». Оригинальная маломощная конструкция машины вылита в наиболее упрощенную форму.

Гусеничный трактор «Клетрак» мощностью в 12-20 лошадиных сил строится в Америке Квийледской тракторной кампанией и принадлежит к числу сельско-хозяйственных тракторов, предназначенных для работ в хозяйствах в 30-40 дес., где он успешно может выполнять все полевые и усадебные работы. Трактор может работать и на транспорте по хорошей грунтовой дороге с телегой артиллерийского образца (трактор везет груз в 150 пудов).

Трактор работает с 2-3 лемешным плугом «Оливера», который принадлежит к числу новейших тракторных плугов и построен так, чтобы трактор и плуг управлялись на пахоте одним человеком. Вес плуга 16 пуд.

Дневная производительность трактора по вспашке при 10-часовом рабочем дне (без остановок) в зависимости от почвы и глубины пахоты, колеблется от 2 до 3 десятин. Расход топлива (керосина) тоже не постоянен, в среднем он составляет 2 пуда на десятину. Кроме пахоты, трактор производит посев и бороньбу.

Власть труда (Іркутськ), № 106 від 12.05.1922.

Тракторы на селе

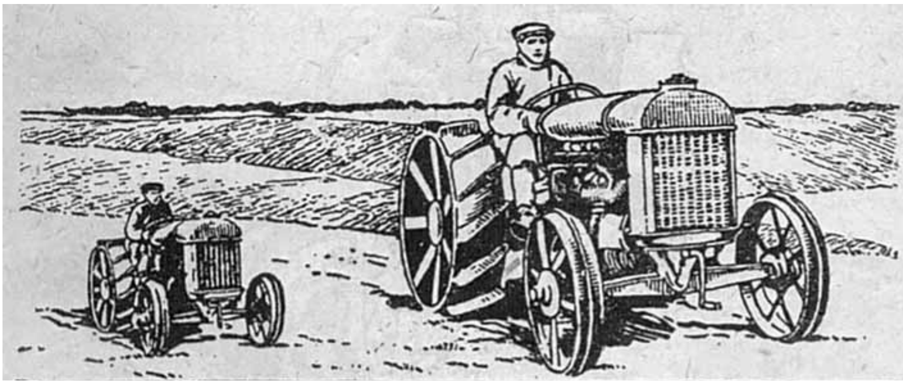
Уманским агротехникумом ремонтируется несколько тракторов. Один трактор (Кейса) уже пущен в ход. Этот трактор работает на земле малоинвентарных крестьян. В уезде организован ряд групп крестьян для обработки своей земли тракторами.

Пролетарская правда (Київ) №116 від 27.05.1922.

Оранка тракторами

У Мелітопольському повіті працювало всього 6 тракторів. Зорано ними за весь час 120 дес. У квітні, щоб зорати десятину землі трактором, коштувало 5 крб. 50 коп. золотом. У Бердянському повіті 3 трактори зорали 20 десятин.

Селянська правда (Харків) №59 від 02.07.1922.



Що повинні робити комнезами на місцях

25 липня 1922 року Рада Народніх Комісарів ухвалила декрета «про права та пільги та переваги, надані незаможньому селянству, що організовується в колективи (комуни та артілі) для гуртової обробки землі»… Тепер на Вкраїні є біля 3.000 колективів вони становлять 2 з половиною відсотки всього сільського населення. Але вони є, працюють та міцнішають. Багато з них вже настільки зміцніли, що можуть купувати навіть трактори, багато перейшло на трьохпілля та засіяло 75 відсотків своєї землі. Всього ці колективи об'єднують 66 тисяч працездатних. Ціла армія. Армія праці… **М. Скрипник**.

Селянська правда (Харків) №75 від 08.08.1922.

Безмитний привіз тракторів

Для зміни раніш виданих декретів РНК РСФРР постановив звільнити від оплати митом трактори, що привозяться до РСФРР й союзні з нею Республіки, також звільнити від мита спеціяльні комплекти й знаряддя до них, самохідні плуги, запасні частини й приладдя до них. Митницько-Тарифному Комітетові доручено встановити номенклатуру запасних частин і приладдя для плугів, комплектів і знаряддя до тракторів.

Вісти ВУЦВК (Харків) №187 від 23.08.1922.

№ 13. | Харьков, четверг, 29-го июня 1922 года.

Трактора.

Преимущество трактора над лошадью или волом, и тракторной вспашки над вспашкой скотиной, известно каждому селянину. Если пара волов вспахивает в день ½ десятины, то хороший трактор может вспахать 6 десятин.

Но, к сожалению, наша губерния имеет слишком малое количество тракторов, которое в состоянии обслуживать лишь незначительное число хозяйств.

В весенней кампании участвовало всего 10 тракторов, все же ими вспахано 200 десятин земли, преимущественно, для рабочих кооперативов и военных организаций.

Вспашка сильно тормозилась недостатком горючих материалов.

Губзем'отдел уже теперь подготавливает трактора к осенней кампании.

Из имеющихся на Харьковщине 34 керосиновых тракторов в самом Харькове находятся 15; 12 готовых к работе и 3 ремонтируются в Центр. Ремонтных мастерских Губзем'отдела.

Остальные 19 тракторов разбросаны по уездам, причем 8 из них состоят в ремонте на местах, а 11 уже отремонтированы.

Для более успешного ремонта, надзора и эксплоатации тракторов Губзем'отдел решил организовать специальные отряды с 4—5 тракторами, которые будут размещены близ ремонтных мастерских с.-х. орудий в Купянском, Ахтырском, Харьковском Изюмском и Богодуховском уездах.

Трактора обеспечены горючими материалами и с наступлением времени вспашки выедут в поле.

Будуть трактори

Представник Чехо-Словакії при Допомголод заявив про можливість використування тракторів для оранки землі переважно по голодних губерніях, а німецькі фірми з свого боку прохають дозволити їм привезти трактори для продажу. Найбільше перешкоджено ввозу тракторів з закордону дуже велике мито на трактори – 3 руб. 20 к. золотом за пуд, і тому Наркомзем вжив заходів щодо скасування мита на трактори. Внаслідок цього було видано декрета щодо скасування ввозного мита на трактори і частини до них.

Тепер Наркомзем встановлює нові умови ввоза тракторів і також умови на яких тракторні загони закордонних фірм оброблятимуть землю у голодних губернях.

Селянська правда (Харків) №1482 від 08.09.1922.

Економічне життя

Трактори для Запоріжжя. На Запоріжжя прибуло 25 тракторів від американської менонітськоі організації. Беручи до уваги бажаність використання всієї тракторноі сили для обробки землі, У. Е. Р. ухвалила запропонувати Запорізький Г. Е. Р. при розподілі насіння брати до уваги потребу селянських господарств, землю яких оброблятимуть тракторами.

Тракторобудування. На останньому засіданні У.Е.Р. обговорювали справу про можливість виробів тракторів на Русько-Балтійському заводі в Таганрозі. Визнано, що організація тракторобудування на Вкраїні є завдання термінове, в зв'язку з чим доручено У.Р.Н.Г. організувати тракторобудування на Вкраїні, надавши йому загальнофедеративного характеру. Визнано далі, що тип тракторів слід встановити Держплянові Р.С.Ф.Р. вкупі з Укрдержпланом. Суми потрібні для тракторобудування на біжучий сезон і на наступний рік слід включити до українського бюджету і одночасно до бюджету В.Р.Н.Г.

Вісти ВУЦВК (Харків) №209 від 19.09.1922.

ПОМОЩЬ АМЕРИКАНСКИХ МЕНОНИТОВ

ХАРЬКОВ, 22 сентября (Радио). Американская менонитская помощь, кроме пособия голодающим, выражается также в восстановлении сельского хозяйства в первую очередь, в трех волостях Запорожья. Для этой цели ввезено 25 тракторов и количество их будет постепенно увеличиваться. Помощь сельскому хозяйству со стороны американских менонитов будет проводиться в двух направлениях: в помощи крестьянским хозяйствам и в культивировании соответственных хозяйств. Для всего этого АМН собирает фонд в 10 тысяч пудов ржи и в нынешнюю осеннюю кампанию приступает к запашке от трех до пяти тысяч десятин.

Пролетарская правда (Київ) №216 від 24.09.1922.

«Село-Техника» та селянське господарство

Брак мертвого реманенту може дуже пошкодити дальшому відновленню сільського господарства. До імперіалістичної війни на кожні 100 десятин землі на Вкраїні припадало приблизно від 10 до 24 машин для оранки та біля 15-36 машин для жнив. Під час війни імперіалістичної та громадянської наше сільське господарство майже не одержувало потрібного реманенту. Якщо до цього додати ще те, що і раніше селяне мали дуже мало реманенту, то буде зрозуміло, оскільки важлива в теперішній час справа з постачанням машин…

Наркомзем провадить переговори про організацію тракторних загонів та про надсилку з Німеччини. Укр. Рада Нар. Господ. готується до відкриття Таганрозького заводу, що буде виробляти трактори. Але це плани на майбутнє. А селянське господарство потрібує негайної допомоги, потрібує однокінного плуга або ще простішої машини.

Акційне, що існує вже біля 7 місяців, товариство по торговлі сільсько-господарськими машинами під назвою «Село-Техника» до

цього часу продало тільки 35.020 акцій на 1.751.000 золотих карбованців, є 100 тисяч акцій та основного капіталу у 5 міл. Акції розповсюджуються між Наркомземом, губвідділами та повітземвідділами і тільки невеликий відсоток належить приватнім особам.

Задля того, щоб дати змогу набувати машини незаможньому селянству, одну двадцяту всіх акцій поділили на іменні паї по 10 карб. золотом. Власник іменного паю має право користуватися кредитом на 100 карб. золотом. Більшість сільських райфілій можуть купувати по одній та більше акцій в 50 карб. золотом. Кожне колективне господарство та багато колективних господарств може набути по одному, а то й більше іменних паїв. Таким чином, можна мобілізувати кошти для організації кредита сільському господарству…

І. Клименко.

Подорож голови правління «Село-Техніки» за кордон

Мета поїздки. Голова правління «Село-Техніки» тов. Поплавко цими днями повернувся з-закордону. Їздив він для того, щоб ознайомитися з виробництвом закордоном сільсько-господарських машин і з'ясувати можливість купівлі їх для України.

Чехія та Німеччина. Тов. Поплавко був в Чехії та в Німеччині. Виробництво сільськогосподарських машин у цих країнах досить велике, особливо у німців, що продають свої трактори навіть Америці, де є величезне власне виробництво. І в Чехії, і в Німеччині дуже цікавляться продажем машин та знаряддя на Україну. Уся справа тільки в тому, що самі заводи не можуть випускати вироби в кредит (в борг), бо не мають оборотних коштів, а значить, все залежатиме від того, чи даватимуть закордонні банки заводам гроші для позичкових операцій.

У Німеччині наче налагоджується таке товариство, що буде підтримувати свої заводи, даючи їм змогу торгувати тракторами в кредит. Але так чи инакше, нам даватимуть в кредит тільки тоді, як ми доведемо нашу кредитоздатність на ділі, коли будемо акуратними платниками.

Далі справа залежить також від того, наскільки наше сільське господарство зміцнішає. Коли б ми могли запропонувати хліб та инші продукти — то німці складали б тоді з нами угоди значно швидче.

Ціни на сільсько-господарські машини більш підходящі для нас в Німеччині, ніж в Чехії, бо німецьке виробництво коштує дешевше і крам там добрий.

Трактора для іспиту. «Село-Техника» купила чотирі трактори ріжних зразків для іспиту. Який з них виявиться зручнішим для робот на Вкраїні – такі й можна буде замовляти надалі.

Селянська правда (Харків) №99 від 12.10.1922.

Про тракторну оранку

I.

З весни майбутнього 1923 року Акційне Т-во «Село-Техника» гадає приступити до організації тракторної оранки селянських земель по добровільній згоді з господарствами.

Щоб починати справу, треба знати, в яких місцевостях і скільки землі можна буде зорати. Платня за працю буде встановлена потім, а в теперішній час сільсько-господарчі колективи і різні господарі, що цікавляться наймати задля оранки трактори й ті, що мають суміжні землі, повинні порозумітися поміж себе і повідомити «Село-Технику», після чого й будуть вестися додаткові переговори.

Господарства, що порозумілися, повинні мати можливо більшу площу землі, яку треба зорати протягом весни, літа і осени майбутнього року, у всякому разі не менше як 200 десятин в ділянках не дрібніш як по 20 десятин в кожній.

Земля повинна бути так поділена, аби при об'їзді її тракторові не траплялися високі гори, глибокі яри, болото, або міст через річку, який не зміг би здержати ваги трактору – в 300 пудів.

Зацікавлені господарства повинні круговою порукою взяти на себе обов'язок справно платити за роботи, що виконано за термін зазначений в договорі.

Заяви і відповіді на низче зазначені питання треба надсилати на адресу: Харків, Катеринославська вул. N° 1 Акційному Т-ву «Село-Техника».

1) Губернія .... повіт . . область .... село?

2) Яка організація хоче наймати трактор для оранки?

3) Адреса її?

4) Яка найблизча станція залізниці для посадки пасажирів й в скількох верствах.

5) Яка станція для вантаження грузу і скільки верств?

6) Скільки землі має зацікавлена організація для оранки трактором в найблизчу весну і осінь?

7) Чиї господарства вона приєднує до свого і з якою площею для оранки в майбутнє літо?

8) Чи є скільки в зазначеній площі глини або невдобної землі?

9) Скільки років невдобна земля не оброблялася?

10) Скільки землі оброблялося і буде оброблятися?

11) В яких дільницях земля і як близько її дільниці одна від одної.

12) Який грунт (глинуватий, піскуватий, чорноземля)?

13) Чи є поміж зазначеними дільницями землі і зацікавленими організаціями глибокі яри з крутим схилом.

14) Чи є яри і річки з містками і чи добрі містки?

15) Врожайність (жита, пшениці) пересічно до війни?

16) Пересічна врожайність 1919, 20, й 22 років?

II.

В теперішній час в Америці і в Європі визнають найкориснішими трактори у 20-22-35 кін. сил з 3 і 4 лемішними плугами.

Типи тракторів такі: а) колесні, що мають прості круглі колеса з різними шипами, але вони дуже здавлюють грунт.

б) Гусеничні, у яких на кожному боці пара малих ходових колес, вкритих одним гнучким панцирем, ніби широким приводним ремінем з стальових щитків (гусень). Такі трактори здавлюють грунт не більше, ніж людська нога, але в них швидко псується гусень.

в) Авто-плуги мають два ходових колеса, а ззаду машина спирається на плуги, посажені на одній рамі з двигуном. Коли плуги просуваються не працюючи, під них підставляють одне опорне колесо. Такі трактори не дуже зручні для перевозки вантажу, але при оранці авто-плуги легше повертати та вони до того швидче орють.

Палять трактори переважно бензіном, для де-котрих переводять на білу нафту гас. Мастити можна: ціліндровим маслом, машинним маслом (олеонафт) і тавотом (м'яка мазь).

Палива йде майже у всіх однаково: треба палити по фунту на кожну силу в годину. На десятину добре налагоджений трактор потрібує 1 п. 10 фун. палива, звичайний 1 п. 20 ф., для обрахунку треба брати на увагу й проїзд трактору до місця праці то-шо, а тому треба рахувати 2 пуди на десятину. Витрати на те, щоб мастити трактор досягають приблизно 20 відс. палива.

За 10 годин безупинної праці за добу майже всі трактори обробляють приблизно однакову кількість землі, а саме: по одній десятині на кожний леміш. Але на сухому, або глинистому грунті чи на цілині, доводиться иноді відмічувати по одному лемішу або зменшувати глибину.

Звичайна глибина тракторної оранки в 5 вершків, що при наших умовах не завжди буває потрібно і корисно, але при оранці восени та навесні ці витрати сили викупиться врожаєм, не кажучи вже за картоплю і буряки.

Коштують трактори силою в 25-30 кін. сил з плугами і приладдям приблизно 6.000 пудів хліба, при чому треба зразу ж виплатити третю частину, а решту в розстрочку за три урожая з відсотками, термін виплати по згоді.

Праця тракторів по найму, саме: трактор плуги і всі матеріали і машиністи від «Село-Техники», що бере роботу на себе, буде коштувати селянам приблизно до 12 пудів хліба з десятини. При чому необхідно заплатити по 2 п. з десятини при складанні договору, 2 п. коли почнуть орати, і остаточна виплата восени того року, коли з ораної трактором десятини зберуть урожай.

Селянська правда (Харків) №105 від 27.10.1922.

ТРАКТОРНАЯ ОБРАБОТКА ЗЕМЛИ НА УКРАИНЕ

ХАРЬКОВ, 30 октября. Украинское Экономическое Совещание признало необходимым организовать ряд смешанных обществ с участком иностранного капитала, в целях развития тракторной обработки земли на Украине. Иностранным фирмам предоставлено право ввоза на Украину тракторов и организации отрядов, причем, в доход УССР будет взыматься 50 проц. чистой прибыли от эксплоатации тракторов.

Пролетарская правда (Київ) №250 від 31.10.1922.

Організація сільсько-господарського кредиту

5-го листопаду під головуванням тов. Раковського відбулося засідання комісії в справі організації сільсько-господарського кредиту.

Комісія ухвалила об'єднати в «Село-Помічі» всі кошти, призначені для кредитів на сільське господарство. «Село-Поміч» повинна притягти капітали селян, для чого осередок роботи «Село-Помочи» повинно перенести на місця.

Наркомземові доручено по згоді з установами передати до Раднаркому проект переорганізації на нових підставах т-ва «Село-Поміч». Для організації сільсько-господарського кредіту призначено такі кошти «Село-Поміч» – 2.800.000 пудів весняної (1922 р.) насінньової допомоги запасів України, 3.200.00 пудів озимої насінньової допомоги з загально-федеративних запасів та 2.000 десятин лісу.

«Село-Техника» – 2 міл. золот. карбов, спеціяльний податок на відновлення сільського господарства – 2 міл. золот. карб. та Центр. Коміт. по боротьбі з наслідками голоду – 2.650 тисяч золот. карб. продовольча допомога – 1.500 тис. золот. карб., трактора через «Село-Поміч» – 150 тисяч золот. карб. та 1 міл. золот. карб. гадають видати на весні.

Селянська правда (Харків) №113 від 17.11.1922.

УЭС признал необходимым в первую очередь развить тракторостроение на Украине в виду сравнительно благоприятных условий производства на Украине чем в РСФСР. Тракторостроение начнется на Харьковском паровозостроительном заводе. Первые украинские трактора будут выпущены в июле будущего года.

СТО возбуждено ходатайство об отпуске Украине беспроцентной ссуды в 3.106.000 золотых рублей на расходы по приспособлению заводов к выпуску тракторов.

Известия (Подільськ) №259 від 22.11.1922.

Пролетарі всіх країн єднайтеся!

СЕЛЯНСЬКА ПРАВДА

Середа, 29-го Листопаду 1922 (революції VI-го) року.

Ціна 20 карб.

„Село-Поміч" має роспочати тракторну оранку.

„Село-Поміч" розіслала всім агрономам волосним і сільським Виконкомам обіжника, де зазначає, що для найскоршого відновлення сільського господарства в районах, що визнали лиха від двохрічного неврожаю, Т-во „Село-Поміч" з наступної весни береться за тракторну оранку тих селянських нив, що залишаються в толоці через брак робочої худоби й реманенту. При тім можливі дві умови: 1) виорана земля може зараз же передаваться селянам для сівби власними силами й власним насінням. З урожаю тої землі за оранку порослих бур'яном і затоптаних худобою нив повинно буде заплатити з розрахунку до 12 пудів жита з десятини; 2) виорану тракторами землю Т-во „Село-Поміч" само волочить і сіє своїми машинами й насінням, а потім передає селянам для охорони і для

В потрібних випадках в місцевостях, де в населення дуже мало худоби, можливо буде косити жатками тракторною силою (це буде з'ясовано потім).

Земля для тракторної оранки повинна бути в шматках не менш, як 10 десятин, однак, зручніше — в великих площах цілої сільської громади. Оратиметься суцільними гонами, не зважуватиметься на дрібні межі, так що після оранки землекористувателі повинні будуть знову переділити землю, або ж мітити під час роботи тракторів.

Коли тракторну роботу буде впорядковано, то з бажання населення, машини можуть бути продані сільським громадам чи товариствам, кооперативам і т. и. с певними пільгами.

Замісць плугів – трактори

Селянство Чернигівщини, а надто сільсько-господарські колективи, з зацікавленням стежать за підготовчими роботами до тракторної обробки землі та виявляють бажання замісць плугів перейти до тракторної обробки землі.

Селянська правда (Харків) №128 від 22.12.1922.

Борьба с последствиями голода

Организация «Джойнт». Новая американская организация помощи голодающим «Джойнт», работавшая раньше под флагом АРА, выделилась в конце прошлого месяца в самостоятельную единицу и стала уже разворачивать свою деятельность. Американский объедененный распределительный комитет («Джойнт»), помимо бесплатного распределения посылок среди нуждающихся Екатеринославщины, приступает к организации широкой обмундировочной помощи голодающему населению…

Организация «Джойнт» в ближайшем будущем также приступает к субсидированию кредитных касс для восстановления кооперат. построек и земледельческого хозяйства. «Джойнт» предполагает перебросить в село с.х. машины, тракторы, инструменты и т.п.

В ближайшие дни организация «Джойнт» приступает к питанию 300 безработных членов профсоюзов. На такое же количество безработных будут выданы комплекты белья.

Звезда (Катеринослав) №120 від 09.12.1922.

Приобретение тракторов

При «Село-Помощи» сорганизовано техническое бюро, на обязанности которого возложена работа по разработке проектов, выяснению рынков, рассмотрение предложений и т. д., связанных с вопросом приобретения тракторов и тракторной обработкой.

В настоящее время на поставку тракторов имеется несколько предложений, из коих внимания заслуживают предложения Америки, чехо-словацкого синдиката машин и Германии.

Бюро «Село-Помощи», подвергнув всестороннему обсуждению имеющиеся предложения, признал наиболее желательным типом тракторов американский «Фордзон», но поскольку чехо-словацкие моторные плуги «Прага» достаточно испытанные и предоставляются в кредит, установлен комбинированный принцип приобретения из 3-х типов: «Фордзон», «Прага» и германский (марка еще не установлена).

Наиболее активными участниками капиталов в деле приобретения тракторов в настоящее время являются: ЦК Помголод, выделивший на приобретение тракторов 150.000 руб. золотом или 150.000 пуд. ржи, «Село-Помощь» –100.000 пудов ржи, Наркомпрод – 100.000 пуд. ржи; «Село-Техника» также предполагает выделить для означенной цели 30.000 зол. рублей.

Участие сельскохозяйственной кооперации выразится, главным образом, в вовлечении в организацию крестьянства, путем получения авансов под вспашку земли трактором. В организации возможно участие также капиталов Укр. Красного Креста и Нефтесиндиката, а также возможно и особое участи Наркомзема.

Селянин (Харків) №38 від 21.12.1922.

При Украинском Экономическом Совещании создан комитет по механической обработки земли в Украине (Тракторный комитет), которому дано задание по закупке тракторов за рубежом. Тракторы в первую очередь будут направлены на обработку земли в безпосевных и малопосевных хозяйствах.

Известия (Москва) 28.12.1922.

Тракторный комитет на Украине

ХАРЬКОВ, 29-12. (Рад.-Рат.). Образовавшемуся на Украине Тракторному комитету предоставлен германскими фирмами значительный кредит, гарантированный Уполнаркомвнешторгом.

Звезда (Катеринослав) №139 від 31.12.1922.

1923 РІК

Правительственная гарантия тракторного кредита

СНК УССР разрешил Наркомвнешторгу гарантировать от имени правительства УССР кредит, открываемый иностранными фирмами при продаже ими тракторов для Украины.

Промышленность и торговля Украины (Харків) №1 від 01.01.1923.

Немецкие тракторы на Украину

ХАРЬКОВ, 51. В Берлине производится для Украины закупка тракторов в кредит. Первые 200 тракторов прибудут на Украину в конце января. В тракторный комитет при Наркомземе поступает масса ходатайств от сельских обществ, особенно – из Запорожья и Николаевщины о предоставлении им тракторов.

Красная армия (Київ) №539 від 07.01.1923.

Що робить Наркомзем

Про обробку землі тракторами. Колегія Наркомзему, вважаючи що оброблення землі тракторами спочатку буде збиточним і в той саме час вважаючи механізацію сільського господарства за конче потрібну, вважає за найдоцільніше переводити тракторну обробку землі через «Село-Техніку».

Колегія доручила Тракторному комітетові розглянути фінансовий план, представлений «Село-Технікою» і як можна найбільше зменшити видатки на пропаганду тракторної обробки землі. Коли Тракторний Комітет згодиться з умовами «Село-Техніки», – Наркомзем виділить в фонд Тракторному Комітету не менше як 100.000 пудів хліба.

Селянська правда (Харків) №5 від 14.01.1923.

Держторг УСРР уклав угоду з Об'єднаною американською кампанією про імпорт в УСРР в березні 1923 р. 40 тракторів «Фордзон» і 40 – «Форд».

Экономическая жизнь (Москва), 19.01.1923.

НАРКОМЗЕМ УССР
(Улица Карла Либкнехта, 82).
ИНТЕРЕСУЕТСЯ ТРУДАМИ, СПРАВОЧНИКАМИ И КАТАЛОГАМИ ПО ТРАКТОРНОМУ ДЕЛУ.
С предложением обращаться в Оргинстр. 3-й этаж.

Що робить Наркомзем

Закупка тракторів. Раднарком ухвалив негайно закупити трактори закордоном. Наркомпрод, Наркомзем, ЦК Допомгол та «Село-Техника» повинні відповідні кошти до роспоряджання передати Уповн. Нар. Ком. Зовнішторгу, що йому доручено закупити трактори.

Наркомзем несе відповідальність за техничне переведення цієї постанови про відпуск коштів для закупки тракторів. Одночасно Раднарком звернувся до Ради Праці й Оборони з проханням закупити трактора на власні кошти, бо цього вимагає короткий строк, за який треба зробити закупку. РПО відпустила Україні трактори на власні кошти із заготовлених для Південного Сходу.

Селянська правда (Харків) №8 від 21.01.1923.

Тракторы из-за границы

На днях в Батумский порт прибыла первая партия из закупленных заграницей 100 тракторов. Из закупленных в Америке 300 тракторов для Юго-Востока Украины, 75 тракторов уже находятся в пути в Одессу. Приобретенные организациями помощи России в Америке 75 тракторов ожидаются в конце января с. г.

Бюллетень Одесской товарной биржи №5 від 24.01.1923.

В Южно-Украинском Сельмаштресте.

На заводе № 14 идет конструктирование и заготовка на 10 тракторов (новая отрасль, не вошедшая в программу). Выпущено машин в декабре на сумму 414,799 рублей на каждого рабочего приходится выработки 188 рублей (количество рабочих 2,206 на работавших 11 заводах). Эта выработка наивысшая за все время существования треста показывает, что концентрация действительно является производственно-целесообразной мерой в деле уменьшения себестоимости и увеличения производительности.

Трактори з Америки

Цими днями до Одеси прибуває 75 тракторів, закуплених в Америці виключно для України. До Батуму прибуло 100 тракторів для України.

Селянська правда (Харків) №13 від 04.02.1923.

Тракторна кампанія

Організація уповноваженого представництва УСРР при всіх закордонних організаціях – Д ж о й н т, за згодою з Наркомземом, організує тракторну обробку полей.

Організація Джойнт закупила в Америці і надіслала до Одеського порту 70 тракторів. Ці трактори розподілено на загони по 10 в кож-

ному. Кожний тракторний загін обробляє площу землі в 10-15 верст. Всю роботу Джойнт гадає вести спільно з кооперативними та иншими організаціями, та спільно встановити ту чи иншу платню за оранку. Сплачувати будуть хлібом з майбутнього врожаю.

СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ОРУДИЯ ДЛЯ УКРАИНЫ.

ОДЕССА, 10—2. На днях в Одессу прибыл английский пароход „Померн", привезший для Наркомфнешторга значительное количество тракторов и плугов. Приняты срочные меры к приемке привезенных из Англии сельско-хозяйственных орудий для скорейшего распределения их между губерниями Украины,—в предстоящей посевной кампании. (РАТАУ).

Промыш.и торг. Украины №11 від 12.02.1923.

Зібранний хліб вважається за власність тієї організації, що засіяла з тим, щоб виручені суми пізніше було витрачено на закупку живого чи мертвого реманенту, або на инші громадські потреби, – але не на виплату податків.

Трактори є власність організації Джойнт, але населення користується їхньою роботою безплатно. Усі видатки операційні Джойнт бере на себе, але коли б яка-небудь організація допомогла, наприклад, закупкою палива, мастила, чи виплатила утримання монтерам, – це дало б можливість Джойнт закупити ще нових тракторів.

Для підготовки кадру робітників монтерів швидко буде відкрито раніш в Одесі, а потім й в инших містах, короткострочні курси. На курси будуть прийматися переважно ті, що уміють управляти автомобілем і грузовиком.

Селянська правда (Харків) №17 від 14.02.1923.

Трактори з-за кордону

З 178 тракторів, отриманих на Одещині, 45 залишаються на Одещині. Для підготовки робітників для тракторів відкривається спеціальна школа механиків.

Селянська біднота (Житомир) №247 від 15.02.1923.

Год издания 2-й. Цена отдельного номера в Харькове 80 коп. «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!»

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ГАЗЕТА

Орган Наркомпрода УССР, Всеукрконторы Хлебопродукта и Укрмута,
ВЫХОДИТ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Проэкт декрета о едином сельско-хозяйственном налоге на 1923–24 г.г.

Семенная ссуда и продорганы—В. Д—ч.

Хозяйственные задачи техническо-заготовительного аппарата и V-е Всепродсовещание.—Гребнева.

О двухфунтовом сборе—инструкция и статья.

Официальный отдел.

№ 12. Суббота, 17-го Марта 1923 года. № 12.

С.-х. опытное дело на Украине

14. Организация испытания тракторов.

Имея ввиду прибытие из-за границы серии тракторов неиспытанных марок, целесообразно организовать специальные испытательные комиссии в Харькове и Одессе. Расходы по организации и проведению дела по испытанию и учету работы тракторов должны взять на себя все заинтересованные ведомства: НКЗем, НКВнешторг, Тракторный Комитет, С.-Х- Кооперация, а также желательно привлечь средства иностранных организаций, оказывающих помощь Республике в деле восстановления сельского хозяйства, и иностранные фирмы, заинтересованные в сбыте тракторов своего производства…

Українська сільсько-господарська газета (Харків) №3 від 20.02.1923.

Помощь голодающим растет. – Тракторная кампания.

ХАРЬКОВ, 5 марта. Прибывший в Харьков представитель Нансена на Украине, Квислинг сообщил, что в Одессу скоро прибудут 70 тракторов, заказанных Нансеном. Главная цель тракторной кампании – убедить Украинское крестьянство в преимуществах тракторной обработки, а с другой стороны – заинтересовать западно-европейских промышленников, доказать несомненную выгоду для них в восстановлении сельского хозяйства Украины.

Круг иностранных организаций помощи расширяется. К делу помощи привлекаются южно-американские республики, работающие в контакте с Нансеном. Премия Нобеля, полученная Нансеном в прошлом году в 2000,000 крон, целиком обращена на питание голодающих России и Украины.

ЕКАТЕРИНОСЛАВСК, 5 марта. Екатеринославское отделение Джойта отпускает в текущем году необходимые средства на восстановление еврейских крестьянских хозяйств. Отделение организует в губернии 10 тракторных отрядов в составе 70 тракторов.

Советская Сибирь (Новомиколаївськ) №51 від 08.03. 1923.

Тракторная обработка земли

В текущем году на Украине будет произведена тракторная обработка земли Тракторным Комитетом при УЭС'е и организацией «Джойнт».

Работа этих организаций, располагающих вместе 135 тракторами и имеющих возможность в течение лета обработать около 40.000 земли, будет носить, главным образом, агитационно-пропагандистский характер, в смысле популяризации идеи машинной обработки земли. Деятельность этих организаций будет протекать в районе голодающих

губерний, из-за отсутствия живого инвентаря, особенно расположенных к машинизации в обработке земли.

Тракторный Комитет, в состав которого входят на правах пайщиков, ЦК Последгол, Наркомпрод, Наркомзем и Укрумт располагает капиталом в 360.000 пудов ржи, реализация которой производится почти преимущественно заграницей, и на вырученные средства от которой приобретаются тракторы.

Основное ядро машин, которыми будет располагать Комитет, составляет 60 двадцатисильных тракторов, прибывающих на днях из Америки.

В Сахаротресте.

Харьковское отделение (б. областное управление Левобережья.)

Недостаток живого инвентаря заставляет трест прибегать к агрономической, не совсем благоприятной обработке земли посредством тракторов.

В распоряжении Харьк. отд. имеется 7 паровых плугов—2-хмашинной системы Фаулера, 3 паровых трактора-самохода и 29 тракторов двиг. внутр. сгорания. Все эти тракторы ремонтируются. Кроме того идут из Москвы 7 тракторов. По мнению агрономов наилучшими являются плуги 2-х машинной системы, т. к. они не утрамбовывают пахотную землю, что имеет место при тракторах других систем, как гусеничного, так и обыкновенного типа.

Промыш. и торг. Украины №16 від 01.03.1923

Работа будет производиться технически на следующих условиях, оформленных в договорах: крестьянские черезполосные участки объединяются в площади не менее 20 десятин, при чем заинтересованные землепользователи группируются при местном Сельско-Хозяйственном Кооперативе или оформливают специальный коллектив по общественной запашке.

Выполнение договоров обеспечивается круговой порукой заинтересованными землепользователями. Плата за обработку взимается в пшенице в размере от пуда и до 5 пудов, и вносится частью перед началом работы и в остальном не позже 25-го сентября т.г. Ж.

Продовольственная газета (Харків) №12 від 17.03.1923.

Комитет по с.-х. машиностроению

Комитет по с.-х. машиностроению организовался в средине декабря 1922 г. при Науч. Техн. Отделе УСНХ. На первом заседании (от 15 дек.) был заслушан доклад проф А. В. Панкина, которым намечены цели Комитета:

1) Статистика связи с.-х. машиностроения с с.-х. экономикой. Статистика производства с.-х. машиностр. заводов прежде и теперь.

2) Обсуждение вопроса о типах машин, соответствующих моменту (в связи с безлошадьем), механизация обработки земли, стандартизации типов.

3) Нормализация деталей с.-х. машин, профилей, болтов, гаек, и т. д. Централизация производства.

4) Рассмотрение патентов, связанных с с.-х. машиностроением.

5) Издательство, популяризация, разработка вопроса о постановке учебного округа и т. д.

6) Организация испытательных станций (с.-х. механика).

Доклад этот был утвержден. По постановлению Научного Совета УСНХ в состав Комитета включены: инж. Крушель, инж. Земельс, агрон. Львов, проф. Панкин, проф. Алов, инж. Богатырев, агрон. Савченко. Затем разработаны штаты и смета Комитета. Как состав, так и штаты Комитета утверждены НТО 18 дек. 1922 г.

2-е и 3-е заседания (22 дек. и 25 янв.) посвящены были организационным и информационным вопросам. Намечены ряд докладов. Практическая работа начала развертываться с начала марта. В 4 заседании (от 2 марта) заслушано сообщение С. И. Кагана (представ. НКЗема) о работах НКЗема в области применения тракторов и о совещании по вопросу об организации испытательной Комиссии по тракторам.

Постановлено войти в переговоры с НКЗем о передаче Комитету Харьков испытат. станции тракторов и о представлении тех заданий НКЗема, которые могли быть поручены для разработки Комитету. Далее решено войти в переговоры с Американск. Благотворит, организацией «Джойнт» об участии Комитета в постановке преподавания в Одесской школе трактористов.

В 5 заседании (9 марта) агр. Львов сделал доклад о сравнит. выгодности работ тракторами и живой силой. В виду того, что доклад этот вызвал живейший интерес, он будет повторен в след. заседании (30 марта).

Промышленность и торговля Украины (Харків) №25 від 29.03.1923.

Работа «Джойнта» по восстановлению хозяйств на Украине.

Екатеринослав, 5. Екатеринославское отделение «Джойта» ассигнует средства по восстановлению еврейских и крестьянских хозяйств и организует по губернии 10 тракторных отрядов.

Тракторы для Украины.

Харьков, 5. Прибывший в Харьков представитель Нансена Квислинг сообщал, что в Одессу скоро прибудут 70 тракторов, заказанных Нансеном. Тракторная кампания должна убедить крестьян в преимуществах тракторной обработки, с другой стороны – доказать западноевропейским промышленникам несомненную выгоду для них восстановления сельского хозяйства Украины.

Робітниче-селянська правда
(Умань) №73 від 03.04.1923.

Возрождаем хозяйство.

Сами строим тракторы

На этот год отпущено полтора миллиона рублей.

Тракторы—могучее сельско-хозяйственное орудие, не только сберегающее труд крестьянина, но улучшающее урожайность почвы.

Крестьянское хозяйство России, благодаря своей отсталости и нищете почти не знало до революции тракторов. Только при Сов. власти этот стальной гигант приходит на помощь тяжелому труду земледельца, это, главным образом тракторы привозные, заграничные.

В этом году Сов. власть принимает ряд мер к усилению тракторо-строения и в России недавно Совет труда и Обороны утвердил программу развития производства тракторов на наших заводах.

Согласно этого плана, в 1923—1924 г.г. русскими заводами должно быть выпущено 238 гусеничных и 455 колесных тракторов, в 1924—1925 г. г. —1 475 гусеничных и 1.450 колесных.

Начиная с 1925 г., ежегодно намечено выпускать по 1 800 гусеничных и 1 600 колесных тракторов в год.

Работы должны быть начаты немедленно. В текущем году признано необходимым отпустить на производство тракторов полтора миллиона товарных рублей.

Закупка тракторов за границей в дальнейшем будет производиться только по разрешениям тракторной комиссии при Госплане.

Красная армия №615 від 14.04.1923.

Проба тракторов

ХАРЬКОВ, 2 апреля. В Запорожье состоялась проба тракторов, сконструированных государственным заводом №14. Тракторы изготовлены по самым усовершенствованным американским образцам. Результаты пробы вполне удовлетворительны. Глубина вспашки 5 дюймов.

Правда (Москва), №74, 04.04.1923.

ТРАКТОРИ ПОЧАЛИ ПРАЦЮ.

Правлінням Акційного т-ва „Село-Техника" одержано телеграму з Одеси про те, що тракторні загони, які вже виступили на с.-г. фронт, вітають правління і Тракторний Комітет.

Тракторна оранка починає нову добу нашого сільського господарства.

Вона не тільки допомагає збільшити засівну площу, чим забезпечує республіку хлібом, але на практиці доводить всю необхідність і користь колективізації господарства, при якій оранка окремими господарствами невеличких часток землі, заміняється планомірною обробкою землі великими районами з вживанням останніх винаходів машинової техники; біжучого року тракторну оранку буде введено в районах, що найбільше постраждали від недороду і де найбільше бракує кінної сили та переважно на землях, якими користуються комнезами.

Селянська правда №42 від 18.04.1923

Тракторостроение на Украине

4 Апреля была утверждена программа тракторостроения в Москве для всей федерации. От Украины выступал член тракторной Комиссии при Госплане инж. Марьин. Тракторы будут строиться на заводах бывш. Обуховском и Путиловском в Петрограде, Заводе Аксай – в Ростове на Дону и ХПЗ – в Харькове.

Полная программа, которой, заводы достигнут через два года заключает:

ХПЗ 1200 шт. в год гусеничн. типа 50 лош. с.

Обухов 600 шт. в год. гусеничн. типа в 40 лош. с.

Путиловский 1000 шт. в год колесных в 20 л.с.

Аксай 600 шт. в год. колесных в 20 л.с.

Наши трактора, выпускаемые на ХПЗ, будут пригодны не только для сельско-хозяйственных работ, но и для военного транспорта, и поэтому наша программа встретила особое сочувствие у представителей Военведомства. Выпуск тракторов на ХПЗ ожидается к весенней кампании 24 года.

Промышленность и торговля Украины (Харьков) №32 від 19.04.1923.

Первый Украинский трактор

На заводе № 14 – б. Копп (в Кичкасе) Юж. Укр. Трест-Сельмаша выпущен первый Украинский трактор. На тракторе установлен вертик. нефтяной 12-сильн. двигатель типа «Аванс» двухтактный с калоризатором, работающий на черной нефти. При испытаниях (с участием представителя УСНХ инж. Земельса) трактор производил вспашку средней глубины на 3 – 3,5 – 4 версты в час. Продуктивность около 2 десятин в рабочий день.

Цель заводоуправления – получение недорогого трактора, работающего на дешевом горючем и несложного в смысле ухода, – можно считать достигнутой. Трактор – трехколесный, след. упрощение конструкции. Сейчас заготовляется еще 4 таких трактора. Экспонат намечен к участию во Всеросс. с-хозвыставке в Москве.

Промышленность и торговля Украины (Харків) №32 від 19.04.1923.

Перший український трактор

На заводі сільськогосподарського машинового тресту випущено першого українського трактора. Спроби роботи трактори дали гарні наслідки.

Селянська біднота (Житомир) №274 від 24.04.1923.

Як відбувається тракторна кампанія.

Наркомзем зібрав вичерпуючий матеріал про хід тракторної кампан'ї на Україні. Тракторну допомогу людности роблять закордонні благодійні організації і Всеукраїнський тракторний комітет при УЕР. Закордонні організації поки привезли на Україну 107 тракторів. У найближчому часі повинно прибути 75 тракторів від організації Нансена, 35 тисяч для німецьких колоністів. Всеукраїнський тракторний комітет приставив на свої кошти 60 тракторів, а щоб довести засівну площу до військової норми потрібно 7 тисяч тракторів, тому мала надія, що біжуча тракторна кампанія дасть великі наслідки. 167 тракторів, які працюють, зможуть обробити тільки 22 тисяч десятин. Тракторна допомога робиться в першу чергу невроджайним районам, а також колективним господарствам. Трактори працюють на Одещині, Катеринославщині і в Донщині, загонами в 10 тракторів кожен.

Робітниче-селянська правда №100 від 08.05.1923.

Тракторы на крестьянских полях

167 тракторов за работой. Ожидаются еще 105 тракторов на помощь голодным местам.

Наркомземом собран исчерпывающий материал о ходе тракторной кампании на Украине. Тракторная помощь оказывается населению с одной стороны иностранными благотворительными организациями, с другой – Всеукраинским Тракторным Комитетом при УЭС'е.

Иностранные организации пока ввезли на Украину 107 тракторов; в ближайшем времени ожидается прибытие 75 тракторов от организации Нансена, 30 – для немецких колонистов. Всеукраинский тракторный комитет доставил на свои средства 60 тракторов. Однако, для того чтобы расширить посевную площадь до довоенной нормы, необходимо 7.000 тракторов. Имеющиеся сейчас 167 тракторов смогут обработать только до 22.000 десятин. Тракторная помощь в первую очередь оказывается неурожайным районам, а также коллективным хозяйствам. Тракторы работают в Одесской, Екатеринославской и Донецкой губерниях отрядами в 10 тракторов каждый.

Красная армия (Київ) №630 від 03.05.1923.

Новая партия тракторов для Украины

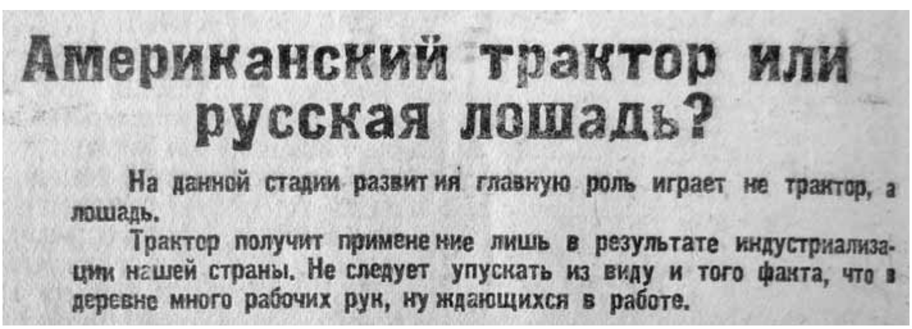
Одесса, 6. Получены сведения о прибытии 300 тракторов, закупленных в Англии и Америке. Вчера прибыл английский пароход с 11 тракторами и 300 тонн сельскохозяйственных орудий.

Робітниче-селянська правда (Умань) №101 від 09.05.1923.

Прибувають трактори з закордону

5-го травня до Одеси прибув англійський пароплав, на якому привезено 11 тракторів та 300 тон (тона – 60 пуд.) сільсько-господарських машин.

Селянська правда (Харків) №51 від 09.05.1923.



Американский трактор или русская лошадь?

На данной стадии развит ия главную роль играет не трактор, а лошадь.

Трактор получит применение лишь в результате индустриализации нашей страны. Не следует упускать из виду и того факта, что в деревне много рабочих рук, нуждающихся в работе.

Для незаможнього селянства й бідноти тракторна обробка землі в першу чергу

На важкому і складному шляху відбудови нашого зруйнованого сільського господарства і перебудови минулих старих його організаційних форм, тракторна обробка землі для сільського господарства безумовно має утворити одну з найкращих сторінок в історії розвитку сільського господарства.

Справу з тракторною обробкою землі уже розпочато, й розпочато широко і навсправжки при найбільшій участи держави. На Півдні України уже біля місяця Акц. Т-во «Село-техніка» оре, волочить землю 60-ма тракторами для бідноти і для колективів. Ці шістдесят тракторів розділено на шість загонів по 10 тракторів і кожний загін кинуто «Селотехнікою» під керовництвом її одеської контори і инших, в співробітництві з земорганами в місця, що найбільше через посуху збулись скотини. Загони працюють на Одещині: біля с. Візірка загін № 3 і біля Березовки (70 верст) загін № 6; на Миколаївщині: біля с. Воскресенське (18 верст) загін №3, біля Херсона (30 в.) загін № 4; нарешті на Мелітопольщині біля с. Соколопарне загін № 1 і с. Риково загін № 2.

Оранка провадиться переважно незаможньому селянству, об'єднаному в колективи, бо й технично зручніше обробляти трактором об'єднану землю об'єднаної бідноти. Праця провадиться на договорних умовах з колективами і групами бідноти за плату в середньому 5 пудів за десятину. Тепер береться завдаток по умові і то не завжди для бідноти, а остаточний розрахунок відстрочується до після урожаю без відсотків.

Про свій успіх у селянства тракторні загони прямо з степу повідомляють, що «від праці отбою нема»; потрібні десятки і сотні загонів.

Біля шостого загону улаштовано комісію з агрономів для досвідно-наукового наглядання, щоб потім зробити практичні висновки для кращої в дальнішому постановки тракторної обробки землі і в наших умовах; частково такі наглядання робляться і записуються і при инших загонах. Тут же занотовуються і техничні удосконалення праці, напр. причіпка одночасно до плуга і борони, поки що не дала бажаних наслідків, а волочить окремим трактором 10 плошковою бороною значно краще.

Не обійшлось в тракторній справі і без небажаних явищів. Правда, це тільки з Одеським Губвідділом праці. Службовий техничний персонал трактористів (шофери і т. и.) для всіх 6 загонів був спеціально підібраний у Харкові і висланий на південь. Але Одеський Виконком та Губвідділ праці поставили категоричну вимогу Одеській конторі «Села-Техники», під загрозою арешту, зняти з роботи всіх трактористів надісланих з Харкова і прийняти надісланих одночасно Одеською Біржею

праці. Не вважаючи на те, що така постановка справи явно загрожувала руйнацією праці, Виконком обстоював свої вимоги і тільки після «бурних» засідань загрози були залишені і справа передана в конфліктну комісію, а трактори і далі орють.

Загальне враження від організаційної постановки в такому напрямку тракторної обробки землі і від відношення до справи селянської бідноти якнайкраще. Можлива в зв'язку з тракторною оранкою навіть колективна обробка землі біднотою не об'єднаною до того в колективи. Здається була б надзвичайно доцільною екскурсія представників незаможнього селянства хоч від де-яких губерень на місця праці тракторних заговів, які б на практиці упевнялись у великій будуччині для незаможнього селянства тракторів і змогли б яскравіше розповісти про це своїм товаришам. ***С. Кривецький***.

Селянська правда (Харків) №54 від 16.05.1923.

Библиография

Проф. Н. П. Макаров. *«Условия и пределы применения тракторов в сельском хозяйстве»*, изд. в Москве 1922 г., стр. 68.

Автор ставит себе задачей выяснение значения и роли тракторов в американском сельском хозяйстве и приходит к заключению, что массовое введение тракторов не произвело той революции в сельском хозяйстве, которая предсказывалась многими экономистами, и если в настоящее время место трактору в сельском хозяйстве обеспечено, то также более или менее указаны и пределы распространения его. Далее, автором подчеркивается, что в результате многих исканий в области тракторостроения опыт и практика выявили тип самого трактора. Тракторы стали делаться: 1) меньшей мощности (16-22 НР), 2) уменьшенного веса, (вес средний 160 п. для 1921 г.), 3) увеличенной скорости, а также появились специальные «дитя-тракторы» для отдельных с.-х. работ. Число изготовляющихся в Северо-Америк. Соед. Штатах, тракторов, для 16 года равное 29,670 шт., в 1920 г. дошло до цифры 206,590 шт….

Говоря о типах тракторов, распространенных в американском сельском хозяйстве, автор устанавливает, что тракторы с двух, а равно и с пятикорпусными плугами редко встречают положительную оценку,

и наиболее экономически выгодными, по мнению американских фермеров, являются тракторы с трех и четырехкорпусными плугами…

Что касается технического типа трактора, который может быть приемлем в России, то автор устанавливает мощность последнего в 15-20 НР при работе на ремне и 8-12 НР при работе на крюке. Тракторы с 2-3-ми плугами, горючее – керосин, две скорости, наиб. скорость 3,5 версты в час, трактор колесный, передача с зубчатым колесом, двойной карбюратор, средний вес 105-150 пудов, диаметр ведущ. колес – 46-54, «длина хода 80-85».

Мелкие размеры наших хозяйств делают маловероятным единоличное владение трактором и выдвигают вопрос о необходимости коллективного владения и коллективного использования, а наша бедность капиталами подчеркивает необходимость использования трактора, как стационарного двигателя, внеземледельческое использование трактора у нас должно быть большим, чем в Америке, – в противном случае он будет убыточным.

И. Шамраев.

Українська сільсько-господарська газета (Харків) №9 від 10.06.1923.

БИБЛИОГРАФИЯ. Инж. В. Земельс делится с читателем своим впечатлением о первом пробном тракторе колесного типа, выпущенном в 1922 г. Южно-Украинским трестом сельско-хозяйственного машиностроения. Трактор сконструирован инженерами Г. Ремпелем и Л. Унгером. Специальная комиссия, осматривавшая трактор, пришла к выводу, что условия пробной работы трактора надо признать благоприятными.

Ныне трестом изготовляется уже второй пробный трактор – «Запорожец № 2», несколько более усовершенствованный, нежели предыдущий. Автор надеется, что тракторостроение вскоре займет почетное место на заводах Советского Союза. *Я. А. Т.*

Промышленность и торговля Украины (Харьков) №53 від 12.06.1923.

ТРАКТОРИ В СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ

ТРАКТОРНЕ БУДІВНИЦТВО В РАДРЕСПУБЛІКАХ.

Радою Праці і Оборони (СТО) затверджено план будівництва тракторів на заводах Радянських Республік. За 5 років намічено збудувати 10.000 тракторів гусеничного й колесного типів від 25 до 50 кінських сил кожний, а всі разом на 4,5 мільйони кін. сил.

ТРАКТОРИ НА УКРАЇНІ.

Вже кілька заводів радянських будує трактори. Харківський паровозобудівельний завод одержав значні гроші на тракторне будівництво й за два роки має випускати щоденно по 4 трактори гусеничного типу Фордзона на 50 к. с. кожний та «В.Д» (між иншим, остання конструкція вироблена инженером Венделером та звичайним сільським господарем Дорн).

Цю весну на Україні працювало більш як 160 тракторів, з них 74 надіслано американським єврейським т-вом допомоги голодним «Джойнт», кілька штук німецького червоного хреста, решта українського акційного т-ва «Село-Техника», яке стаючи тракторами на допомогу селянству, потерпівшому від голоду, може й продати їх на досить добрих вільготах: 5 років розсрочки при першім внеску 10 відсотків всієї платні.

З Америки на адресу «Село-Техники» мають прийти ще 600 тракторів, а різним закордонним т-вам допомоги голодним – 60.

Селяни України, до яких завітали тракторні загони, чи свої чи допоміжних т-в не повинні приймати цю поміч як звичайнісінькі «нещасні», лихом прибиті люди. Ні, розумове використання цієї допомоги, вивчення засобу машинної обробки, порівняння зо своїм старим, зо своїм хазяйстечком і висновком цього хай буде: не треба жахатись машинової обробки, не слід цуратись колективу, бо гуртове – то не чортове, а міцний засіб поліпшення свого побуту. ***Б. Б–енко***.

Селянська правда (Харків) №66 від 13.06.1923.

В Президиуме У.С.Н.Х.

… 8. В том же заседании Президиума УСНХ постановлено возбудить ходатайство об обеспечении средствами Украинского тракторостроительства – Харьковский паравозо-строительный завод. По вопросу о тракторостроении на заводе Южсельмаштреста поручается Промуправлению вместе с названным трестом представить соображения програмного характера.

Промышленность и торговля Украины (Харьков) №55 від 16.06.1923.

Одержано 7 тис. плугів

В Одесу прибуло для Наркомзему України 7 тисяч плугів з-закордону. Скоро туди ж прибудуть закуплені за кордоном трактори. Всього закуплено 15 великих тракторів італійських і 20 невеликих швейцарських.

Селянське життя (Чернігів) №5 від 24.06.1923.

Оранка тракторами

Згідно з відомостями Наркомзему, тракторові загони, розташовані на півдні степової смуги України, виорали чимало земель незаможніх селян, колективів, комун та артілів, на Одещині, Катеринославщині та Донеччині. У квітні місяці за 34 робочих днів загони виорали 708,5 десятин землі, майже виключно під ярові культури.

Палива на кожну зорану десятину було витрачено пересічно: гасу 1 пуд 19 фунтів, бензіну 7,3 фунтів і масти 5,5 фунтів…

У нинішній час на Вкраїні працює 105 тракторів, що належать закордонним організаціям. Плата за тракторну оранку однієї десятини землі не перевищує 6 пудів зерна в житніх одиницях. Трактори працюють в степовій смузі, головним чином, у губерніях, що постраждали від неврожаю 1921 року та від посухи 1922 року.

Селянська правда (Харків) №75 від 04.07.1923.

Первая серия тракторов

ЗАПОРОЖЬЕ, 9 июля. Кичкасовский государственный тракторный завод выпустил первую серию тракторов, состоящую из пяти машин усовершенствованого типа.

Правда (Москва), №152, 10.07.1923.

Торговельна хроніка.

У Село-Техниці. Не зважаючи на те, що попит на с-г машини в сучасний момент ще не розгорнувся у всю широчінь, внутрішнє машинобудівництво не може задовольнити попит. Тому Т-во «Село-Техніка» вживає заходів, щоб встановити зв'язок з закордонними фірмами в справі одержання відтіля с.-г машин: провадяться переговори підготовчого характеру з Чеським синдикатом, розпочато переговори з великою американською фірмою. Особливу увагу віддають справі якби одержати з-за кордону трактори, котрих на внутрішньому ринку дуже мало.

Вісти ВУЦВК (Харків) №173 від 05.08.1923.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Южно-Украинский Сельмаштрест.

(От нашего промкора).

В начале 1922 промышленного года трест об'единял 15 госзаводов, вырабатывавших исключительно сельско-хозяйственные машины. Недостаток материалов и отчасти специалистов принудили правление треста сконцентрировать работу на 5 заводах, оборудованных по последнему слову техники.

Остальные 10 заводов со старыми машинами, сильно пострадавшие во время гражданской войны (район махновщины, деникинщины и врангелевщины) пришлось консервировать.

Причем решено было по мере приведения заводов в порядок пускать их постепенно в ход.

Путем громадных усилий удалось подобрать кадр, как квалифицированных технических сил и специалистов рабочих, так и коммерческо-канцелярских работников.

Сейчас трест особенно занят постройкой тракторов. Работы эти производятся на госзаводе № 14 в Кичкасе.

Первый трактор, „Запорожец № 1-й", испытанный в начале рабочего года, дал великолепные результаты.

Трактор в течение 12 часов вспахал 2 десятины при глубине вспашки в 3,5—4 вершка, причем сразу отрезается пласт земли в 56 квадр. вершков. Всего израсходовано было на десятину: нефти черной сырой—1 пуд. 30 ф., олеонафта—10 фунт., керосина—4 фунта, воды—5 ведер.

На тракторе установлен нефтяной двигатель типа „Аванс". Такие двигатели строятся в Большом Токмаке на госзаводе № 8. Сначала деятельности завода их построено уже свыше 5,000 штук.

Причем тракторы эти построены исключительно из материалов русского производства.

Тракторов же до настоящего времени построено уже 10, причем тракторы последнего выпуска еще более упрощены.

По словам директора треста тов. С. З. Белоцерьковца, трест может выпустить в течение года более 100 штук тракторов мощностью в 12-16 лошадиных сил и нефтяных двигателей мощностью в 10, 12 и 18 лошад. сил свыше 200 штук.

При посещении заводов бросается в глаза прежде всего порядок, чувствуется твердая хозяйственная рука. Рабочие бодры и довольны, на вопросы отвечают деловито, сознательно, охотно демонстрируют произведения своих рук.

Кічкас Катеринославського округу. Заводи тресту сільськогосподарського машинобудування налагодили випуск тракторів. Річний план виробництва – 100 тракторів та 200 нафтових двигунів до них.

Правда (Москва) від 12.08.1923.

Харьковский Паровозостроительный завод

…Из новых отраслей производства завода наибольший интерес вызывает тракторостроение, подготовительные работы к которому интенсивно ведутся в данное время. Помимо станков, перенесенных с завода б. Герлях-Пульст, ожидается прибытие нескольких сот раз-

личных станков из Таганрога с б. Русско-Балтийского завода, после чего оборудование тракторного цеха можно будет считать законченным в главной его части.

На завод прибыл выписанный из Германии трактор, который будет служить в качестве образца. Это – трактор гусеничного типа, очень компактный по форме, несмотря на его довольно значительную мощность в 50 л. с.

Оборудование тракторного цеха предполагается закончить к весне будущего года и затем приступить к изготовлению тракторов, выпуск которых к концу операционного года ожидается в количестве около 100 штук.

Промышленность и торговля Украины №86 від 28.08.1923.

Промышленность и Торговля Украины. №88 від 01.09.1923

Хроника.

Тракторостроение на Харьковском паровозостроительном заводе.

14-го августа на Х. П. З. прибыл приобретенный Южмаштрестом в Германии 50-ти сильный трактор марки „W. D." фирмы Ганомаг.

Трактор этот будет служить образцом для производства таковых в массовом количестве. На следующий день по прибытии трактора уже приступлено было к его предварительным испытаниям.

Высшая техническая администрация завода выехала с трактором за 3 версты за город на опытное поле и произвела несколько опытных вспашек.

Для выявления полной мощности и выносливости трактора, а также слабых мест конструкции намечена целая программа испытаний.

Местный Губземотдел, учитывая всю важность постановки тракторостроения, отводит для опытных испытаний трактора специальный участок земли вблизи Харькова.

Ввіз тракторів

В Наркомзем поступали пропозиції представника Чехо-Словаччини при Допголі про можливість приставлення тракторів для оранки і німецьких фірм – про дозвіл їм ввозу тракторів для продажу. З причини того, що головною перешкодою для ввозу тракторів було високі ввозні митні ставки на трактори (3 крб. 20 к. золотом з пуда) Наркомземом було піднято клопотання про скинення мита на трактори. В результаті це клопотання було задоволено і зараз Наркомзем розробив проект умов ввозу тракторів.

Гадають тим часом придбати 100 тракторів. Головну участь в ділі закупівлі тракторів беруть – Сільський Господар, Село-Техника й УНКЗТ. УНКЗТ зв'язуються з закордонним ринком в справі з'ясування питання про закупку тракторів.

Вісти ВУЦВК (Харків) №200 від 08.09.1923.

Ввоз тракторов из-за границы и тракторостроение на Украине.

Вопрос о ввозе тракторов из-за границы представлялся спорным лишь до момента окончательного утверждения СТО плана организации и развития отечественного тракторостроения, принятого Госпланом

РСФСР и рассчитанного на выпуск тракторов собственного производства, начиная с 1923-24 операционного года.

Казалось бы, что после утверждения этого плана, а также при начатом уже выпуске тракторов на некоторых заводах (в Кичкасе на заводе Южсельмаштреста, Коломенском и б. Мамина в с. Балакове на Волге) и налаживающемуся производстве их на других заводах (Аксай, Путиловском и Х. П. З.), вопрос о ввозе заграничных тракторов представляется не только запоздалым, но и совершенно нецелесообразным, идущим в разрез с интересами отечественного тракторостроения.

Тем не менее в заседании комиссии по внешней торговле при Укргосплане 10-го июля с. г. состоялось постановление об установлении контингентной суммы по ввозу тракторов на Украину в размере 1.200.000 руб. зол.

Постановление это, впрочем, было опротестовано перед высшими органами со стороны Укрсовнархоза, Южмашинотреста, Укр- и Южсельмаштрестов.

1-го сентября с. г. в комиссии по внешней торговле при Укргосплане вновь был поставлен вопрос о разрешении ввоза тракторов из-за границы на сумму 1.200.000 руб. зол. После обмена мнений, несмотря на возражения представителей всех производственных органов, комиссией было принято постановление о принципиальном допущении ввоза тракторов из-за границы; в отношении же количества тракторов голоса разделились пополам: одни за 350 тракторов различных типов и марок, другие – не свыше 100 шт.

Представителями же производственных органов (Укрсовнархоз, Южмашинотрест, Укрсельмаштрест, Южсельмаштрест и Х. П. З.) внесено в комиссию особое мнение, которое состоит в следующем:

1. Никакие затраты со стороны государства на ввоз заграничных тракторов на Украину безусловно не могут быть допущены.

2. Предполагаемое разрешение ввоза заграничных тракторов на «консигнационных» началах, т. е. за риск и страх заграничных фирм, могло бы быть допущено с крайней осторожностью и при обязательном соблюдении следующих условий:

а) нефтяные маломощные тракторы (до 25 л. с.), производство которых уже налажено на заводах Южсельмаштреста (в Кичкасе), Гомзы (на Коломенском), б. Мамина (в с. Балакове на Волге) – ни в коем случае не могут быть разрешены к ввозу на указанных началах;

б) колесн. тракторы типа Фордзона, производство которых налаживается на заводах Аксай и Путиловском, также не должны быть разрешены к ввозу;

в) мощные гусеничные тракторы (от 40 до 75 л. с.) в виду организуемого производства таковых на заводах – Харьковском паро-

зостроительном и Обуховском, планомерный выпуск которых ожидается к концу следующего операционного года, могли бы быть допущены к ввозу только на «консигнационных» началах в самом ограниченном количестве на осенний сезон текущего и весенний сезон будущего года, допустимом лишь в целях пропаганды гусеничных тракторов, каковое не должно превышать пятидесяти штук.

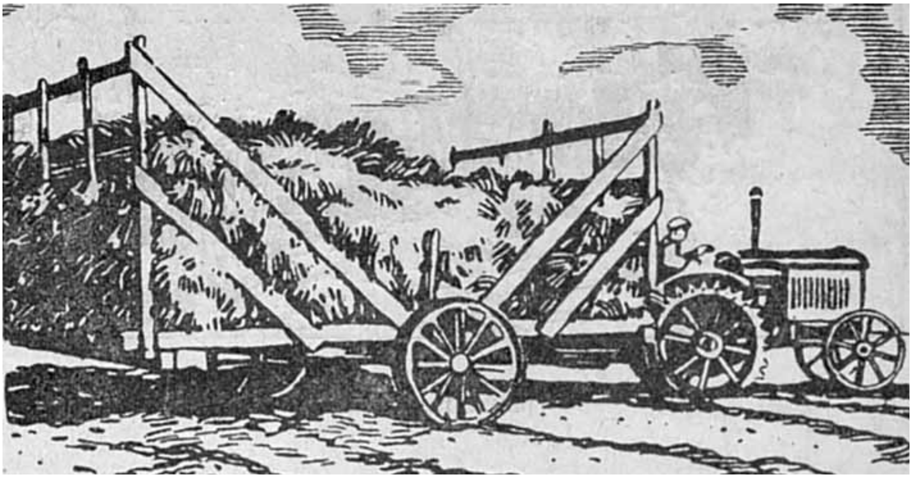
К этому необходимо добавить, что тракторостроение на Украине в настоящее время представляется в таком виде. На Кичкасском заводе Южсельмаштреста до 1-го сентября выпущено 9 тракторов типа «Запорожец». Произведенное испытания этого трактора в работе дали весьма удовлетворительные результаты. Благодаря конструктивным изменениям в нем устранены все недостатки, обнаруженные при первоначальном испытании, и в настоящем виде этот трактор удовлетворяет всем предъявленные к нему требования. Производство этих тракторов уже вполне налажено, и при постепенном ежемесячном увеличении выпуска их годовое производство таковых в следующем операционном периоде предполагается не менее 200 штук.

Что касается организации тракторостроения на Харьковском паровозостроительном заводе, то здесь уже проделана огромная подготовительная работа по оборудованию тракторного отдела. Из имеющихся в наличности на Х. П. З. и на заводе б. Герлях-Пульст станков уже установлено более 100 штук, которые находятся в работе по изготовлению частей специальных станков, сконструированных техническими силами завода. В самом скором времени ожидается прибытие еще 146 станков с б. Русско-Балтийского завода в Таганроге, и, кроме того, некоторые станки будут перевезены с завода Наваль в Николаеве.

Выписанный из Германии в качестве образца гусеничный трактор «WD» завода Ганномаг (в Ганновере) прибыл на завод и 28 августа был подвергнут испытанию, о результатах коего уже сообщалось в газете.

После испытания завод приступает к разборке этого трактора и изготовлению чертежей, моделей и шаблонов, при чем вся подготовительная работа будет закончена в течение первых семи месяцев, после чего начнется изготовление частей трактора с таким расчетом, что в течение следующих пяти месяцев будет собрано и выпущено в готовом виде 105 тракторов. Плуги же к ним должен изготовлять один из Украинских плужных заводов, при чем наиболее подходящим в данном случае надо признать зав. б. Гена в Одессе, являющийся в настоящее время первым заводом на Украине по размерам выпуска плугов.

Промышленность и торговля Украины (Харьков) №91 від 08.09.1923.



Робота тракторів на Вкраїні

Тракторовий комітет почав на Вкраїні з весни біжучого року обробку землі тракторами. Працюють 60 тракторів «Фордзон».

Тракторний комітет мав на увазі, по-перше, ознайомити селянство з машинною обробкою землі, а вдруге, допомогти найбіднішим хліборобам з голодних губерень, що втратили свою робочу худобу. Через це обробка землі тракторами переводилась в південних губернях України.

За час з початку робіт до 1 серпня тракторами було виорано 8.862 десятини. За останніми відомостями під час осінньої оранки трактори обробили ще 3.000 дес. Під час роботи, виявилось, які техничні неудосконалення мають трактори «Фордзон», які полягають взагалі, в де-яких хибах що до конструкції.

Про те, хоч трактори і мають деякі хиби, все-ж вони досить зручні для дрібного селянського господарства, бо крім оранки, можуть виконувати й инші господарчі роботи, можуть повертатись на малому місці і є, порівнюючи, легкі (до 75 пуд.). «Фордзон» за 10-годинний робочий день виорює 2,5 десятини.

З того досвіду, щодо роботи тракторів, який уже маємо, не можна ще встановити, чи довго годитиметься трактор, але можна гадати, що коли заміняти зіпсовані частини, трактор годитиметься до роботи не менше як три роки.

Селянська правда (Харків) №113 від 30.09.1923.

УСПЕХИ ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

За последнее время тракторостроение сделало большие успехи в Европе, особенно в Германии, где тракторы применяются часто на фабриках и заводах для перевозки тяжестей, маневрирования вагонов и т. д.

В дорожно-строительном деле тракторы нашли себе широкое применение.

В Америке для этой цели давно уже с успехом применяется значительное количество тракторов. В России же, где постройка дорог производится с большими трудностями в отношении доставки строительного материала, при нынешнем безлошадьи, тракторы должны приобрести первенствующее значение.

В настоящее время сельско-хозяйственный трактор является универсальной машиной, которая производит все различные земледельческие работы, включая и транспорт и заменяя силу многих людей и упряжных животных, взятых вместе.

Механическая обработка земли в Америке уже вытеснила пользование силой животных; в России же применение мотокультуры является единственной возможностью возродить ее земледелие.

В настоящее время у нас проявляется очень большей интерес к делу распространения тракторов, которое идет различными путями. Уже значительное время делаются энергичные и упорные попытки организовать постройку тракторов на собственных заводах. Так, бывший Ильинский машиностроительный завод в Москве выпустил первую партию в 50 штук тракторов. Один из отделов Брянского завода построил также первую партию электроплугов, испытываемых в настоящее время в связи с проектом электрификации, и, наконец, Таганрогский металлический завод уже приспосабливается к выпуску 1200 тракторов в год.

Молодая гвардия (Одесса) №34 від 01.10.1923.

Купують машини

В «Село-Техніці». Воздвиженська комуна виписує через «Село-Техніку» трактор останньої конструкції і парову клеверну молотарку. Трактор коштуватиме до 600 червонців, а молотарка до 270 червонців.

Селянське життя (Чернігів) №18 від 04.10.1923.

На Всесоюзній виставці (лист із Москви)

ЗАКОРДОННИЙ ВІДДІЛ. В цьому закордонному відділі найкраще представлені сільсько-господарські машини, здебільшого німецьких, а потім італійських і чеськословацьких заводів.

Із машин, виставлених цими державами, ми найбільше цікавились тракторами. Найцікавіші трактори це – фордзоновські, які є і в нас на Вкраїні. Один такий трактор сам пройшов із Ростову до Москви, тобто зробив 1.200 верст без ніякої поломки.

Виорює він від 3 до 4-х десятин твердого грунту на 3,5 вершків завглибшки, витрачаючи на кожну десятину 1 пуд 5 фунтів гасу.

Мнякої землі такий трактор виорює в день десятин вісім. Трактор годиться не тільки для оранки, але і для косовиці, молотьби, для млинів, може двигати дінамо-машину для освітлення.

Взагалі двигун у тракторі можна використовувати в ріжних підприємствах в селі при всяких роботах: піднімати й возити всілякі вантажі до 200 пудів і навіть, ліс корчувати.

Оглянули ми й італійський трактор фірми «Фіат», що має 20 кінських сил, може орати від 1 до 7 вершків завглибшки, виорює від 10 до 8 десятин землі, витрачаючи фунтів по 12-13 гасу за годину.

Найбільшої уваги заслуговують гусенчаті трактори.

Виробництво тракторів у нас в Радянському Союзі щойно починається і це справа майбутнього.

Тут я маю пригадати слова селян Печеніжськоі волости, на Харківщині: «коли-б кожне наше село мало хоч по парі таких тракторів, то ми б зберегли б силу часу, який ми вжили-б на инші роботи».

Треба сказати правду, що придбати ці машини можуть тільки артілі, с.-г. кооперативи або все село гуртом. І коли справдяться у нас слова печеніжських селян, тоді, можна сміливо сказати, ми піднесемо продуктивність нашого сільського господарства принаймні вдвоє.

Завдання наших трестів с.-г. заводів і фабрично-заводських комітетів це – розвинути, чого б це не коштувало, виробництво тракторів для селян…

Голова ВУЦВК'у Г. ПЕТРОВСЬКИЙ.

Селянська правда (Харків) №115 від 05.10.1923.

Положение тракторостроения на Украине

17-го марта 1923 года состоялось постановление СНК о включении 1.500.000 тов. руб. на тракторостроение на 23-24 г. и предложено ВСНХ разверстать эту сумму по заводам. Это постановление утверждено Советом Труда и Обороны 4-го апреля с. г. Главметалл 5-го мая

23 г. распределил эту сумму. ЮМТ'у постановлено выдать для работ на ХПЗ 650.000 руб. зол.

Тракторный цех ХПЗ согласно постановления СТО должен изготовлять тракторы гусеничного типа по образцу трактора германского завода «Ганомаг» марки «ВД» с двигателями, мощностью 50 лош. с. По окончании организации производства тракторов годовая пропускная способность должна достигнуть 1200 в год.

Учитывая целый ряд благоприятных обстоятельств для организации производства тракторов на ХПЗ, о которых в соответственных докладах подробно излагалось, можно почти с уверенностью сказать, что намеченный план работ будет осуществлен в указанные сроки, если не будет задержек в отпуске необходимых средств. До сего времени для организации тракторостроения ЮМТом получено 283.333 руб. зол. При существующем темпе работ строительного и другого характера, связанных с тракторным делом на ХПЗ, эта сумма будет в ближайшее время исчерпана…

Параллельно ведутся работы по изготовлению и сборке 2 мостовых 10 тонных кранов для сборного цеха, а также велосипедных кранов. Последние изготовлены на 80%. Точно также приступили на ХПЗ к изготовлению специальных станков, как-то: станков для расточки цилиндровых блоков, для обточки коленчатых валов, двигателей и др. Всех станков в тракторном цехе будет установлено около 400 шт. Большая часть станков поступает с завода б. Герлях и Пульст (200 шт.), а также с заводов Русско-Балтийского и завода Наваль. Необходимо кстати отметить, что переброска станков с Русско-Балтийского завода (146 шт.) по распоряжению ВСНХ пока задерживается. Работы по установке имеющихся станков идут полным ходом.

Из Германии получен уже закупленный трактор «ВД». Трактор этот подвергался 3-м специальным испытаниям, на которых он дал положительные результаты. В настоящее время этот трактор разобран в целях снятия с отдельных деталей чертежей, составления спецификации частей и материалов, потребных для производства.

Выпуск тракторов начнется в июле 24 г. В 23-24 операц. году предполагается изготовить 105 шт. тракторов. Тракторостроение ведется и на одном из заводов ЮУТСМ-ша в Кичкасе (зав. № 14 б. Копа). На этом заводе сконструирован трактор под названием «Запорожец» с одноцилиндровым 2-х тактным двигателем, работающим на черной нефти. Мощность двигателя 12/16 л. с. Трактор «Запорожец» имеет лишь одно рабочее колесо, чем значительно упрощается и удешевляется его конструкция. Трактор имеет передний и задний ход.

На целом ряде испытаний, опубликованных в журнале «Мотор», этот трактор дал удовлетворительные результаты. До сего времени на зав.

№ 14 изготовлено тракторов «Запорожец» 8 шт. (в феврале 1 шт., в мае 3 шт., в июне 1 шт., в июле 1 шт., в августе 2 шт.) Один из этих тракторов в настоящее время находится на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве, где и подвергается самому строгому испытанию. На организацию производства тракторов ЮУТСМ получил 20.000 руб. зол. Производственный план на 23-24 г. 200 шт.:

Октябрь 23 г. ... 5 шт., Ноябрь ... 10, Декабрь ... 10, Январь 24 г. 10, Февраль ..15, Март ... 20, Апрель ... 20, Май ... 20, Июнь ... 20, Июль...20, Август... 25, Сентябрь... 25.

Для осуществления этого плана трест нуждается в соответствующей материальной поддержке. Производство тракторов в дальнейшем будет иметь место на заводе № 7 в Б.-Токмаке, где изготовлялись двигатели для выпущенного трактора «Запорожец».

Промышленность и торговля Украины (Харьков)
№106 от 05.10.1923.

Оборудование тракторного цеха

ХАРЬКОВ, 5 октября. На Харьковском паровозо-строительном заводе идут работы по оборудованию тракторного цеха. С консервированных заводов южного треста сельскохозяйственных машин перебрасываются для нового цеха недостающиеся станки. Всего в тракторном цехе будет поставлено около 400 станков.

Согласно постановлению СТО, цех будет изготовлять тракторы гусеничного типа с двигателями от 50 лошадиных сил. Первый выпуск трактора ожидается в июле будущего года. В 1923-24 операционном году предполагается изготовить 105 тракторов.

До сих пор на Украине тракторостроение велось на Кичкасском заводе. Этим заводом сконструирован новый тип трактора под названием «Запорожец». Испытания трактора дали удовлетворительные результаты. Один из тракторов этого типа находиться на всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Правда (Москва), №226, 6.10.1923.

Трактор на Півдні

З початку квітня 1923 року по різних місцях півдня України розпочали оранку 60 машин Всеукраїнського Тракторового К-ту, поділені на шість тракторових загонів.

24 квітня було днем початку тракторової праці першим загоном. 24 згуртовано незаможне селянство округи ст. Сокологорна, підписавши перші 4 договори на оранку, побачили на своїх колективних господарствах приклад механичного оброблення землі. «Колгосп», «Улей», «Криницу», «Карл Маркс» та «Красний пахар» це ті ластівки, які перші

показали селянам певний шлях до сільського господарювання через гуртування та механізацію. Вони не помилились.

30-го квітня вони мали 110 десятин зораного колективного степу. Це був здоровий вплив на селянство округи, яке юрбами оглядало оранку. Чиста рілля, глибока, 3-3,5 вершка вспашка, ідеальна з агрономичної точки погляду робота – оце ті факти які заставили 8 нових колгоспів «Прогрес», «Общий труд», «Возрождение жизни», «Рекорд», «Веселые Куты», «Роза жизни» і т. п.) запрохать трактори на їх степи…

В решті 12 колгоспів та 8 селянських гуртків згуртованих під впливом живих прикладів мали 1750 десятин зораного степу і коли в липні селянство Н.-Троїцького не вірить в механізацію оранки то, в серпні, бачучи наслідки її, воно переконується та бажає її. Селянство потроху стає на шлях гуртування на найкращу форму обробки землі.

Все те недовір'я, яке було в селянина спочатку революції до механізації оранки, потроху розвіюється. 14 тисяч зораного степу вказують селянину єдиний розумний шлях господарювання. ***К. П.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №228 від 11.10.1923.

Уголок СЕЛЯНИНА.

Иностранный отдел на Всесоюзной выставке.

Трактор „Фордзон“.

Всесоюзная выставка в Москве живописно раскинулась на берегу Москвы реки. Она разбивается Садовой улицей на две части: по одну сторону расположены павильоны союзных стран СССР, а по другую сторону — иностранный отдел.

Иностранный отдел имеет в своем распоряжении свыше двадцати павильонов. Видное место по количеству выставленных экспонатов из зарубежных стран на выставка занимает Германия, затем идет Америка, Австрия, Италия, Япония, Латвия, Чехо-Словакия и др. Большинстве экспонатов заграничные страны выставили по сельскому хозяйству. Здесь много различных, усовершенствованных плугов, культиваторов, молотилок, тракторов и т. п…

Одно из таких видных мест должно быть предоставлено трактору «Фордзону» американской фирмы «Америкен Корпорейшен», которая имеет своего представителя в Москве. Трактор «Фордзон» очень небольшого размера и весит всего до 70 пудов. Он отличается простотой конструкции и легким регулированием и управлением.

Трактор приводится в движение бензином (газолином) и продолжает работу на обыкновенном керосине. Средняя производительн. трактора «Фордзон» с двухлемешным плугом при 10-ти часовой работе и глубине вспашки от 3,5 до 4 вер. – 2,5 десятины. Средний расход топлива на десятину следующий: керосина 1,5 пуда и масла 6,5 ф. Холостой ход трактора «Фордзон» имеет три скорости: 1-я скорость (при половинном открытии газа) 4,5 версты в час, 2-ая скорость (при тех же условиях) 7-8 верст в час и 3-я скорость (при полном открытии газа) доходит до 17 вер. в час.

Задняя скорость трактора – 7-8 верст в час. Трактор хорошо переходит неровности. Трактор «Фордзон» производил испытание в Московской Петровской с.-х. академии с июня по октябрь 22 года и инженер Белянчиков преподаватель по кафедре мотокультуры в с.-х. академии также в своем докладе подтвердил вполне удовлетворительную работу трактора.

Но помимо вспашки трактор «Фордзон» имеет многочисленные способы различных других применений. Трактором «Фордзон» можно производить бороньбу рондалем (особый вид дисковой бороны), можно сеять зерно, молотить, производить уборку хлебов, пользуясь им, как передвижной силой. Кроме того, при помощи трактора можно производить различные передвижения грузов, что особенно удобно ввиду его сравнительно с другими тракторами быстроходностью.

Все это говорит за то, что трактор «Фордзон» может быть с успехом применен у нас в Совреспублике. Крестьяне-экскурсанты самых различных районов относятся с большим интересом к этому трактору, т. к. своим практическим чутьем они сразу видят в тракторе «Фордзон» полезную для себя машину. *САВЕЛЬЕВ*.

Красный путь (Елисаветград) №244 від 25.10.1923.

Тракторне господарство

На Полтавщині зараз нараховується 15 тракторів, цілком пригодних до роботи. З них 8 тракторів належить цукроварням, 1 державному кінництву, 1 досвідним станціям, 2 окрземуправлінню, 1 транспортно-споживчому товариству і 1 сільсько-господарській кооперації.

Всі трактори великої сили. Половина тракторів, як видко з попереднього, належить цукроварням, чому головним чином робота їх вживалася в південно-східній частині губернії в Червоноградській окрузі при Карловських цукроварнях. Всього 11 тракторами зорано 800 дес.; при цьому трактори працювали виключно в господарствах тих установ, які ними володіли.

Завдяки великій силі тракторів, не дивлячись на їх велику продукційність, оранка трактором є невигідною для дрібних господарств. Це

Випробування тракторів.

30 вересня в Радгоспі „Бирюлево" в 15 верстах від Москви почалось випробування ріжно-системних тракторів закордонних фірм, що мають велике практичне значіння.

Помимо з'ясування гідности машин взагалі, спроби мають на меті з'ясувати більшу чи меншу пристосованість їх до умов Союзного некультурного господарства. З цього погляду величезне значіння має: універсальність машини („за все"), її вага, відсутність частин, що швидко псуються, можливість роботи по дешевому горючому—на гасі, нафті і т. д.

Звичайно, спроба на півторадесятинних участках може дати лише приблизну уяву про гідністі машини і трактори пізніше пробуватимуться довший час на плантаціях Цукротресту.

Для спроб піде 13 машин, серед яких є й практичні, легкі—„Фордзон", „ВД і такі велетні, як „Прага", „Фрейнд", „Титан" і т. п.

Машини пробувались 30 вересня на цілині, потім пробуватимуться на легкому грунті, після чого експерти уважно зважуть всі обставини роботи і встановлять тип найбільш придатної для Союзу машини.

Експертами запрошено між иншим і де-яких старих селян.

і пояснює сконцентрування тракторів в господарствах, які мають велику площу оранки.

Росповсюдженню тракторів серед селянства перешкоджає відсутність великих площів оранки і висока цінність як самого трактора, так і його експлоатації.

Червоне село (Полтава) №27 від 29.11.1923.

Трактори на Україні

Поширення знаряддя мотокультури в Америці та инших країнах свідчить про рішучий перехід в сільському господарстві від живої сили до механічної. Це явище спостерігається в Америці в широкому масштабі і зараз в американському сільському господарстві працюють до 200 тис. тракторів. Широка постановка справи будування тракторів в Америці та удосконалення конструкції їх викликали значний збут американських тракторів до всіх країн, зокрема, до Радреспублік ввезено до 1.000 американських тракторів, з яких 500 тракторів вже використовуються.

Необхідність механізації сільського господарства на Україні викликається не тільки поширенням доскональніших засобів господарювання, але також і браком робочої худоби, яку відродити в найближчі часи неможливо. З метою найскорішої ліквідації недосіву, що викликається браком робочої худоби, на трактор, покладається, головним чином, робота но оранці забур'янених перелогів.

На тракторо-будівництво видано коштів в розмірі 1.500.000 карб. золотом. Згідно зі вказівками Держплану СРСР, трактори повинні бути 2-х типів: гусеничні – на 50 кінських сил і великоколесні – на 25 кінських сил. Трактори великої сили призначаються для задоволення потреб ріжних установ та для сільськогосподарських робіт, малосильні вживатимуться переважно в селянському господарстві. Під час проби тракторів на сільськогосподарській виставці, зазначено великі досягнення Південсельмаштресту; так, наприклад, трактор «Запорожець», виготуваний на одному з заводів Південсельмаштресту, дав дуже гарні наслідки в роботі.

Але справу тракторо-будівництва не можна розглядати окремо від економики сільського господарства, зокрема, питання про те, чи

корисніша механічна сила в сільському господарстві в порівнянні з живою робочою силою з сучасних економичних умовах – не досить ще з'ясоване.

Для освітлення всіх питань мотокультури, всебічно розглядається це питання в Держплані, Агрономичному Т-ві, Асоціації Інженірів та инш.

На Україні, починаючи з вересня 1922 р., тракторна робота провадиться на Одещині, Донеччині та Катеринославщині. Спочатку ця робота провадилась з ініціативи української організації «Тракторного Комітету» при УЕР, у складі фундаторів його – Наркомпроду, Наркомзему та ЦК Наслідгоду, а потім їй допомагають чужоземці організації – американська менонітська та «Джойнт».

По організаціях трактори росподіляються таким чином: Тракторний Комітет та ріжні установи – 66 шт., американська менонітська допомога – 34 шт., «Джойнт» –75 шт.: усього – 175 шт. По окремих губернях трактори росподіляються так: Одещина – 86, Катеринославщина – 77, Донеччина – 12.

За час від вересня 1922 р. до жовтня 1923 р. тракторами зорано 30 тис. десятин перелогів. При цьому, за оранку однієї державної десятини брали платні від 4 до 6 пудів хліба. Ця ціна, що зовсім не покривала всіх витрат, була встановлена з метою пропаганди тракторної справи. Зараз, у зв'язку із наданням пільг щодо скасування акцизу та здешевлення горючого матеріялу, порушується справа про можливість широкого використання тракторів на принципах господарчого розрахунку.

Вісти ВУЦВК (Харків) №269 від 29.11.1923.

Трактор на селянському полі

Трактор усе більше й більше з'являється на селянському полі, заміняючи коня. Так в нас на Україні на Бердичівщині, в м. Ружину, в жовтні місяці організувалась сіль. госп. комуна з американських робітників.

Комунари взяли в аренду більш 700 дес. бувшої панської землі та зруйновані будинки панського маєтку. Без жодної допомоги комуна придбала худобу, реманент, і зараз зробилась культурним осередком для селянства, допомагаючи, як сусіднім колективом, так і поодиноким селянам.

Комуна не мала ніяких великих коштів і так гарно розвинутись могла лише тому, що розумно господарювала. Так, землю комуна орала тракторами, яких вона має аж п'ять. Трактора комуна теж придбала без допомоги держави.

Коли треба, трактор може робити день і ніч, а цього коняка не може робити, вже не говорячи про те, що й працює вона не так швидко, як трактор, та й паші кращої вимагатиме, коли схочеш нею більше робити.

Селянська біднота (Житомир) №327 від 05.12.1923.

Економичне життя

Про роботу тракторного комітету. УЕР констатує значні наслідки тракторної кампанії по оранці перелогів (зорано 23 тис. десятин), але зазначає надзвичайну дорожнечу обробітку тракторами. Визнано за потрібне сприяти зниженню собівартості обробітку. Робота тракторних груп визнана потрібною і в наступну засівкампанію, в зв'язку з тим подано буде прохання РНК про видачу відповідних сум з фонду РНК на замовлення тракторних частин і на ремонт тракторів.

Збільшення роботи тракторів: УЕР звертає увагу Наркомзема на необхідність збільшити використання тракторів, зокрема, в пролетарських с.-г., колективах, а також серед широких мас селянства.

Тракторобудування: УЕР доручила Укрдержплану детально розглянути справу про розвиток тракторо-будування на Україні і про широке використання тракторів у сільському господарстві, при чому звертається увага Укрдержплана на необхідність найскорішої ув'язки програми тракторо-будування на 1924 рік з загальною програмою металопромисловости в союзному масштабі.

Вісти ВУЦВК (Харків) №276 від 07.12.1923.

Трактор на селянському полі

Минулого разу ми писали, що трактор усе більше й більше з'являється на селянському полі. Ми тільки но починаємо запроваджувати його, а в Америці та в инших країнах трактор можна здибати на кожному кроці. Так, на американських полях тепер працює біля 200 тисяч тракторів.

Їх там дуже багато будують і через те, багато вивозиться до всіх країн, зосібна, до Радянських Республік. Так, за останній час, 1922-1923 рік, ввезено до нас 1000 американських тракторів, з яких 500 вже використовуються.

Селянство само починає розуміти, яка перевага машини, що працює швидче й дешевше, над конем, якого треба взімку ще дурнички годувати. У московській селянській газеті «Беднота» вміщено листа сибірського селянина Петрова про те, чому їх комуна купила трактора. Комуна, в якій живе Петров, має 160 десятин землі. Щоб обробити її, потрібно 21 коняка, а взагалі для господарства, крім обрібки, потрібно на весь рік лише 5 коней, а решту то виходить, взімку треба тримати дурно й до того, ще годувати не аби-як, щоб кінь на весну не охляв.

— Літом кінь на тебе робить, а зімою – ти на нього, бігаєш по заробітках, аби прогодувати коня, бо він весною плуга не виволоче на поле.

Селянин цей вирахував, що виорати десятину землі кіньми коштує – 4 р. 15 коп., а трактором – лише – 1 р. 35 коп. Ремонт трактора

коштуватиме дешевше, ніж ремонт збруї на 16 коней та ремонт плужків. Потім, трактор можна використати при молотьбі, для перевозки ваги тощо, двигати січкарню.

Селянська біднота (Житомир) №328 від 12.12.1923.

Трактори на Україні.

Необхідність механізації сільського господарства на Україні викликається не тільки поширенням доскональніших засобів господарювання, але також і браком робочої худоби, яку відродити в найближчі часи неможливо. З метою найскоршої ліквідації недосіву, що викликається браком робочої худоби, на трактор покладається, головним чином, робота по оранці забур'янених перелогів.

На тракторо-будівництво видано коштів в розмірі 1.500.000 карб. золотом. Згідно зі вказівками Держплану СРСР, трактори повинні бути 2-х типів: гусеничні—на 50 кінських сил і великоколесні—на 25 кінських сил. Трактори великої сили призначаються для задоволення потреб ріжних установ та для сільсько-господарських робіт, малосильні вживаються переважно в селянському господарстві. Під час проби тракторів на сільсько-господарській виставці, зазначено великі досягнення Південсельмаштресту; так, наприклад, трактор „Запорожець", виготуваний на одному з заводів Південсельмаштресту, дав дуже гарні наслідки в роботі.

На Україні, починаючи з вересня 1922 р., тракторна робота провадиться на Одещині, Донеччині та Катеринославщині. Спочатку ця робота провадилась з ініціятиви української організації „Тракторного Комітету" при УЕР, у складі фундаторів його—Наркомпроду, Наркомзему та ЦКНаслідголу, а потім їй допомагають чужоземні організації—американська менонітська та „Джойнт".

1924 РІК

Хроника.

В Харьковском Деловом клубе.

3 января, в 8 ч. вечера, в помещении делового клуба, инж. Материкин сделает доклад на тему: «Задачи и пути развития мотокультуры (тракторизации) на Украине».

Бюллетень Харьковской товарной биржи №2, 03.01.1924.

Українська економічна рада прийняла постанову «Про машинопостачання», якою зобов'язала всі організації, що торгують сільськогосподарською технікою, 50 % всіх машин і знарядь призначати для створення фонду державного кредитування з метою термінової передачі

колективним і одноосібним незаможним селянським господарствам для користування строком від одного до п'яти років.

ЗУ України, 1924. Ч. 5, Від. 11, № 5.

На трудфронте

ХАРЬКОВ. В мае Южмаштрест оканчивает работу переустройства под тракторный цех бывших вагонных мастерских и немедленно перейдет к массовому изготовлению.

В текущем операционном году будет выпущено тридцать два трактора, в следующем году пятьсот, потом каждый год по тысяче двести. Работа по оборудованию тракторного цеха немного задерживается отсутствием средств. Пока тракторостроительство получило только двести пятьдесят тысяч рублей.

Ежедневный официальный бюллетень (Конотоп) №25 від 24.03.1924.

Первый трактор будет готов 1-го мая.

Еще летом прошлого года южмаштрест приступил к подготовке массового производства тракторов. Для этой цели на нашем заводе приступлено было к переоборудованию быв. вагонного цеха—в тракторостроительный.

Постройка цеха закончится нынешним летом.

Однако, не дожидаясь, пока цех будет достроен, работа по выпуску первого трактора идет полным ходом.

Изготовление частей производится пока в других цехах.

Заводоуправление по этому поводу обратилось ко всем рабочим с воззванием, в котором раз'ясняет громадное значение своевременного выпуска тракторов и призывает рабочих приложить все свои силы к скорейшему выпуску первого трактора.

Надо предполагать, что к празднику 1-го мая наш первый трактор будет готов.

О. Артюх.

Харьковский пролетарий №1 від 15.04.1924

Перший трактор

На машинобудівельному заводі в Харкові буде випущено до 1-го травня перший трактор. Випуском цього трактора відкривається широкий програм тракторобудівлі на Україні. Випущений заводом трактор буде брати участь в Першотравневій демонстрації між робітничими колонами.

Голос праці (Бердичів) №86 від 15.04.1924.

Наш новенький трактор и заграничный

В ХАРЬКОВЕ. На первомайском митинге в шествии участвовало полтораста тысяч трудящихся. На манифестации всеобщее внимание приковывает новенький блестящий трактор, первый выпущенный харьковским паровозостроительным заводом. Рядом, точно для сравнения, идет заграничный трактор, значительно уступающий украинскому по

ТРАКТОРИ ПОЧАЛИ ПРАЦЮ.

Правлінням Акційного т-ва „Село-Техника" одержано телеграму з Одеси про те, що тракторні загони, які вже виступили на с.-г. фронт, вітають правління і Тракторний Комітет.

Тракторна оранка починае нову добу нашого сільського господарства.

Вона не тільки допомагае збільшити засівну площу, чим забезпечує республіку хлібом, але на практиці доводить всю необхідність і користь колективізації господарства, при якій оранка окремими господарствами невеличких часток землі, заміняється планомірною обробкою землі великими районами з вживанням останніх винаходів машинової техники; біжучого року тракторну оранку буде введено в районах, що найбільше постраждали від недороду і де найбільше бракує кінної сили та переважно на землях, якими користуються комнезами.

Селянська правда №42 від 18.04.1923.

конструкции. На тракторе яркий плакат: «Если ты не веришь в творческую мощь рабочего класса, посмотри и убедись».

Одна за другой проходят рабочие колонны, в течение трех часов непрерывно вливаясь в ипподром, где на трибунах демонстрантов ожидают члены правительства, обращающиеся к ним с приветственными речами.

Херсонский коммунар (Херсон) №99 від 04.05.1924.

1-е травня в Харкові

Дуже врочисто відбулося свято. В поході приймали участь більше, як 115 тисяч чоловіка: Червона армія без зброї, робітники, селянські делегації, учні. Демонстрували спортивні гуртки, співочі й театральні й инші, відбулося більше десяти мітингів. Виступали: Петровський, Чубар, Квірінг, Лебідь, Буценко, Шліхтер. Вечором усе місто було ілюміноване. По всіх театрах, клубах одбулися безплатні концерти, кіно, доклади, мітинги.

Демонструвався вдень трактор, зроблений робітниками Харківського машино-будівельного заводу. Поруч з американським наш трактор був багато кращий, сильніший. Частини краще припасовані. Робітники залізничного вузла піднесли в подарунок новий потяг.

Шлях революції (Черкаси) №45 від 04.05.1924.

Привезли трактор

Сосновский совхоз коммунистического университета имени т. Артема приобрел трактор. Доставка трактора со ст. «Казачья Лопань» собрала громадное количество селянства, с любопытством рассматривавшего трактор, который «под парами» двигался по улицам села Каз. Лопани.

— Дивись, Гаврило, трахтор їде, от аби оце заїхав на мою землю, та й виорав, а то шкапа у мене дуже гидка і напевно плуга не потягне, – говорит седой старик, никогда не видевший в жизни трактора.

— Я давно чув, що є якісь-то трахтори, так я ніколи не вірив, що його привезуть прямо в Каз. Лопань, – говорит другой селянин.

— Тікай, Іване, бо задаве тебе трахтор.

В совхозе уже приступлено к вспашке земли. Кроме того, трактор будет, по желанию селян, пахать и крестьянские поля, а также будет приспособлен для паровой мельницы и молотьбы хлеба. Прибывший в совхоз трактор является первым в Золочевском районе. ***Золоченец.***

Харьковский пролетарий №15 від 04.05.1924.

Перспективы тракторостроения.

Находящиеся в настоящее время в Харькове т. т. Смилга и Вейцман посетили харьковский паровозостроительный завод, где они обследовали состояние тракторного цеха.

Выяснено, что оборудование здания цеха закончено, нужно только закончить установку станков и некоторых частей машин.

В ближайшее время должны быть получены из Германии пять фрезерных станков, токарные станки уже установлены.

В отношении тракторостроения на ХПЗ предстоит большая работа и если к январю 1925 г. завод сможет приступить к массовому выпуску тракторов, то это будет большим достижением. До тех пор будут выпускаться одиночки.

Первый гусеничный 50-сильный трактор, выпущенный по образцу германского «ВД» превзошел последний по упрощенности структуры.

В 1925 г. будет выпущено 1200 тракторов. При потребности страны в 21000 штук тракторов в год, это цифра конечно ничтожна.

Продажная цена трактора, установленная в 9½ тысяч руб., не так уже высока, так как и в Германии он обходится в ту же сумму.

Коммунист №103 від 07.05.1924

В УЭС'е. РАЗВИТИЕ ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ.

В виду развития тракторостроения на заводах Украины, УЭС признал нецелесообразным закупки тракторов заграницей. Наркомзему, ВСНХ и комвнуторгу поручено разработать вопрос о плановом заказе определенного количества машин украинским заводам, строящим тракторы, а также выработать тип трактора, приспособленного к широкому использованию в сельском хозяйстве.

Коммунист (Харьков) №107 від 10.05.1924.

По Радянських країнах

Перший трактор українського виробу. Харківським заводом по будуванню паротягів випущено перший трактор. Трактор визнаний цілком задовольняючим і коштує не дорожче німецьких.

Робітниче-селянська правда (Умань) №56 від 11.05.1924.

В УЭС'е.

Задания тракторному комитету. УЭС, по заключению Госплана, признал необходимым сохранить Тракторный комитет в виде самостоятельной хозяйственной организация. На комитет, ввиде дополнительных

функций, возлагается испытание новых типов тракторов союзного и иностранного производства, установление связи с союзными производителями тракторов и с заграничным фирмами, заинтересованными в их ввозе на Украину, путем привлечения этих фирм в число пайщиков комитета, расширение сети пунктов для государственной эксплоатации тракторов и содействие пользователям тракторов в снабжении их материально-техническими средствами.

Комитет должен также ставить себе целью популяризацию и внедрение тракторов в сельское хозяйство, содействовать коллективизации и принимать участие в работе организаций, заинтересованных в эксплоатации пустующих фондовых земель юга Украины.

Коммунист (Харьков) №116 від 22.05.1924.

Стальные кони.

(Тракторостроение на ХПЗ).

Стальные кони—тракторы, изготовляемые рабочими паровозного завода—вот настоящая смычка рабочих и крестьян.

Трактор внесет хозяйственную революцию в деревню, подымет сельское хозяйство на невиданную до того высоту. Эта сельская машина—трактор—разгонит веками согнутые мужицкие спины, изгонит из деревни темноту и невежество.

Трактор—великий революционер!

Недавно выпущенный паровозным заводом первый трактор в 50 сил, уже был испробован на работе на опытном поле ХПЗ и дал блестящие результаты. За 10 дней работы он вспахал до 40 дес. Теперь трактор отдыхает, производится проверка его и учитывается полученный опыт.

К 15 июня паровозники выпускают еще 2 трактора той же конструкции. Сейчас производится сборка их, а в дальнейшем производство тракторов пойдет нормальным темпом. Производственная программа тракторостроения на паровозном такова: до конца настоящего

операционного года намечено к выпуску 32 трактора, а затем начнется массовое производство их. 1924-25 г. даст 500 тракторов, а 1925-26 г. –1200 тракторов, т. е. 5 шт. ежедневно.

При массовой выработке трактор ХПЗ будет стоить не дороже заграничных.

Долго готовились паровозники к тракторостроению. Все силы и средства были вложены в это дело. Однако, и сейчас завод чувствует острый недостаток в средствах. По смете испрошено было 1.700 тысяч р., а отпущено всего 360 тысяч р. И заводоуправление, и Южмаштрест неоднократно обращали внимание всех соответствующих хозорганов на затруднительное положение, но результатов пока не видать.

Харьковский пролетарий (Харьков) №30 від 22.05.1924.

Тракторное хозяйство

В Донбассе имеется 97 тракторов. 35 из них исправны и находятся в арендном пользовании у крупных государственных сельско-хозяйственных предприятий. Не располагая средствами для ремонта остальных, Губземуправление разрешило окружным отделам сдавать тракторы в долгосрочную аренду на льготных условиях с обязательством приведения бездействующих тракторов в полную пригодность.

Всероссийская кочегарка (Бахмут) №118 від 25.05.1924.

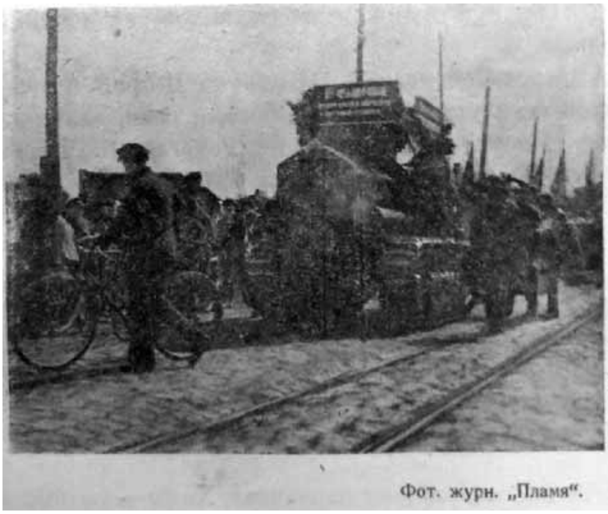
БУДУТЬ СВОЇ ТРАКТОРИ

До октября буде закінчено всю підготовчу роботу у виробництві тракторів на харківському паровозобудівничому заводі. У тракторному цеху буде робити 550 станків і більш як тисяча робітників. Разом із оборудованням цехів провадиться вже й виробництво тракторів. До октября буде випущено 32 трактори. 1924 й 1925 року буде випущено 500 тракторів, а 1926 – 1200. Ці трактори будуть коштувати не дорожче ніж заграничні.

Червоний степ (Одеса) №47 від 01.06.1924.

ТРАКТОР, ЗБУДОВАНИЙ ХАРКІВСЬКИМ ПАРОВОЗО-БУДІВЕЛЬНИМ ЗАВОДОМ

Робітники Харківського паровозо-будівельного заводу вийшли на першотравневу демонстрацію з трактором своєї роботи. Трактора зроблено на зразок німецького на 50 сил, але перша ж спроба показала, що він далеко кращий ніж німецький. Таких тракторів завод щороку випускатиме по 1500 штук.



Так без капіталістів і без їхніх грошей будуємо машини. Вони звільнять селянина від важкої праці й допоможуть швидше прийти до нового соціалістичного господарства.

Радянський селянин. 1924. №6-7.

Как работает ХПЗ

ЧТО БУДЕТ ВЫПУЩЕНО ЗА 3 МЕСЯЦА

(Доклад директора ХПЗ т. Руденко на пленуме райкома металлистов).

В течение периода времени июнь-сентябрь текущего операционного года предполагается выпустить 8 новых паровозов, 11 отремонтированных, 2 паровоза-танка, 25 тракторов и т. д. – всего на сумму свыше 1,5 мил. руб. Сейчас тракторный цех выполняет задание на постройку 500 тракторов. Заводоуправление постарается использовать при тракторостроении весь имеющийся материал, не прибегая к частному рынку.

За последнее время увеличились случаи невыхода на работу по болезни. Наблюдаются и случаи симуляции. С этим нужно бороться.

Харьковский пролетарий (Харків) №72 від 12.07.1924.

Тракторы для с.-х. коллективов

Губземуправление по предложению Наркомзема запросило все с.-х. коллективы губернии о количестве нужных им тракторов. От ряда с.-х. коллективов уже поступили заявки на тракторы. Коллективы получат нужное им количество тракторов украинского производства, которые будут стоить дешевле заграничных.

Пролетарская правда (Киев) №160 від 16.07.1924.

Селянська правда №70 від 02.07.1924

Який трактор найбільше підходить для селянського господарства та де його можна купити?

Відповідь на запитання тов. Х. Андрієнка,

селянина Павелківської волости Миргородського району на Полтавщині.

Найпридатніший для вас трактор системи, що зветься «Запорожець» на 14 кінських сил. Виробляє ці трактори завод «Тріумф» у Великім Токмаку на Катеринославщині.

Рушається цей трактор двигуном, що зветься «Тріумф», і працює на чорній нафті. Цей двигун дуже простий й часто пристусовується до молотарок.

Збудовано трактор дуже просто. Кожен, що уміє керувати двигуном при молотарці, зуміє керувати і трактором.

Слід думати, що завод не відмовить у себе на заводі підучити, як керувати трактором.

Трактор цей дуже зручна машина також і через те, що він міцний та довговічний та легко ремонтується.

В оранці трактор тягне за собою двухлемешного плуга. За робочий день трактор виорює 1¼ до 1½ десятини землі. Для цього чорної нафти витрачується від 1½ до 2 пудів, в залежности від того, на скільки важка оранка. Такий трактор коштує 2.500 карбованців. Купити його повсяк час можна безпосередньо в правлінні Укртрестсельмаш (Харків, Катеринославська вулиця ч. 1). Можна також умовитись, щоб завод, забезпечив справність машини, справність роботи трактора та право обміну частин його на випад поломки. Зрозуміло, що тому, хто має дві десятини, купувати трактор не вигідно. Але, коли таких господарів збереться чоловіка 25—50, з засівом від 50 до 100 десятин, то робити трактором тоді буде корисно й вигідно.

Т. ПАВЛІВ.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОРОЛЬ – ГЕНРИ ФОРД

...**Тракторы.** Во время войны, – рассказывает Форд в своей книге, – Англии грозил голод. Сельское хозяйство осталось без рабочей силы – все были на войне. Паровые машины, которые применялись в Англии в сельском хозяйстве, не могли спасти его от недостатка рабочих рук. Мы послали Англии 5 тысяч тракторов. Через 3 месяца королевское правительство известило нас с благодарностью: ваши тракторы получены. От голода Англия спасена.

Автомобильный король—Форд.

Так фордовские тракторы появились в Англии раньше, чем в Америке. Здесь они пущены только в 1918 году. Форд работал над трактором около 15 лет. Он хотел сделать трактор так же, как и автомобиль, предметом массового употребления. Работал Форд не безуспешно. С 850 долларов он уже снизил цену трактора до 340. Производство тракторов уже развил до миллиона в год.

Оранизация производства. Далее Форд рассказывает о своей системе организации

производства. Каждый день происходит какое-нибудь изменение. Усовершенствование орудий производства идет беспрерывно. Весь процесс труда разбит на тысячи простых и мелких операций. Роль человека ограничивается каким-нибудь простым движением руки или ноги вслед за машиной. Чтобы работать у Форда, не надо никаких знаний. Рабочий обучается в 2 часа. Больше того – много операций выполняется слепыми, безрукими, безногими. При обычной системе работы, – говорит Форд – требовалось бы 2 миллиона рабочих, а ему достаточно 50.000 тысяч...

Херсонский коммунар №159 від 16.07.1924.

ОРАНКА ТРАКТОРОМ

...Про електричні плуги, вживані на практиці у селянському господарстві, у нас іще й не чути, але трактори трохи поширилися і селянство ними цікавиться. Ніде правди діти, в організації цієї справи, а також і в використанні тракторів ми маємо дуже мало досвіду. На нашому українському досвіді, якщо орати Фордзоном 3-4 дес. на день, десятина оранки коштувала в 2-1,5 рази дорожче оранки худобою. І селяне більш охоче користалися трактором, яко мотором на олійницях та млинах. Хоч селяне просто були дуже задоволені з того, що трактор робив за 8-10 пар биків на оранці. Справа ніби налагоджується, але, як здається, вона ще така невдосконалена, що слід на неї звернути особливу увагу на практиці, в полі, на селі.

ЩО КОРИСНІШЕ В ХЛІБОРОБСТВІ: ЕЛЕКТРИЧНИЙ ПЛУГ, ЧИ ТРАКТОР?

Треба це питання розв'язати без риску, бо наші засоби дуже обмежені, і розкидатися на непевні спроби нам ні в якому разі не можна. А ми ще не встигли використати до ладу тракторів у хліборобстві (коли маємо націоналізовану нафту), як уже розкидаємось і хочемо не на жарт уживати в ньому електрику, і хоч де-котрі товариші гадають, що електрику можна вживати з успіхом у дрібному господарстві, але ж насправді ми цього ніде не бачимо. Передумовою розвитку електрики завжди було використання її великими підприємствами, а потім воно йшло й на дрібні потреби.

т. Петровський — Голова Всеукраїнської Комісії Незаможних селян та Всеукраїнського Центрального Комітету.

Та коли взяти наші дрібні і найдрібніші селянські господарства й дільниці землі,

при страшенно застарілій мало не середнєвічній обробці їх і вживати в цих умовах у хліборобстві електрику, це поки-що не здійснима річ. А коли ще взяти на увагу руїну господарства після війни, потім голод 1921 року і теперішню посуху, що після неї ми ще більш зубожіли, то саме до речі було б дати безреманентним господарствам живого й мертвого реманенту, допомагаючи їм перейти від трьохпілля на багатопілля та инші поліпшені способи господарювання.

Проте, електрику на селі треба заводити. З досвіду знаємо, що електричне освітлення села можна здійснити з успіхом тоді тільки, коли електрику використовуватимуть і задля промислової мети, а то діло не вдасться і тільки тоді електрика даватиме прибуток при освітленні села, коли її широко вживатимуть і для инших с.-господарських, кустарних потреб села… ***Г. ПЕТРОВСЬКИЙ.***

Селянська правда (Харків) №75 від 20.07.1924.

160 тракторів для незаможників

Наркомзем вжив заходів для придбання 160 тракторів для оранки земель в неврожайних округах: Мелітопольській, Куп'янській та Харківській, населення яких (незаможне) мусить користатись робочою худобою більш багатих груп селянства. Такий стан річей примушує незаможне селянство бути в повній економичній залежности від куркулячого елементу. До того ж брак паші значно погіршує стан робочої худоби й господарства без робочої худоби можуть залишитись без засівів. Тракторна ж оранка збереже засівну площу.

Голос праці (Бердичів) №183 від 12.08.1924.

Закуплено 500 тракторів

Держсельскладом, згідно з постановою Ради Праці й Оборони та Наркомзему, виписано з закордону 500 тракторів системи «Фордзон». Трактори очікуються в Новоросійську в половині вересня.

Голос праці (Бердичів) №191 від 22.08.1924.

Нова система електричного трактора

Доказано, що електричний двигун перетворює на механичну працю 94 відс. зужитої (поданої йому електричним кабелем) енергії. Бензиновий двигун перетворює всього 22 відс., а парова машина всього тільки 16 до 18-ти відсотків, цебто 82 відсот. сили пропадає даром. Тому то не диво, що електричні двигуни починають витискати бензинові й парові.

В Швеції стали вживати навіть електричних тракторів для оранки полів. Перші електричні трактори були ще досить кепські, тому що енергія подавалась їм електричним кабелем, що стелився по землі, від

цього він скоро псувався й, плутаючись під ногами, спинював працю. Новий тип електричного трактора цих перешкод вже немає. Енергія до цього трактора підводиться кабелем, який автоматично навивається на барабан, тримаючись весь час натягненим. Тільки на певній віддалі від трактора кабель стелиться по землі тому, що він йде через ролики, які вміщені на малій мачті трактору. Ролики ці повертаються на всі боки, так що під час поворотів трактора кабель їх не закручується й не так швидко псується.

Молодий більшовик (Київ) №16 від 26.07.1924.

500 тракторов из Америки

В середине сентября в Новороссийск прибывают 500 тракторов, выписанных Наркомземом иа Америки. Тракторы будут немедленно направлены в районные базы недородных губерний, откуда поступят непосредственно низовым организациям. Приняты все меры, чтобы тракторы начали работу в текущем году.

Продажа тракторов будет производиться Сельхозсоюзом на особо льготных условиях. При заключении договора покупатель получает машину со всеми ее принадлежностями без внесения задатка и погашает свой долг из трех ближайших урожаев, внося 20 проц. 15 октября 1925 г. и по 40 проц. 15 октября 1926 и 1927 года. Никаких процентов на остающуюся сумму долга начисляться не будет.

Думка (Мелітополь) №192 від 29.08.1924.

160 тракторов для Украины

Госторгом СССР закуплено за границей 1000 тракторов для нужд сельского хозяйства, из коих 500 уже прибыли в Россию. В виду большого значения тракторной вспашки Наркомземом УССР направлена в особком тов. Рыкова заявка на 160 тракторов для немедленного использования их в неурожайных районах степной полосы Украины. В настоящее время на Украине уже работает 175 тракторов.

Вечернее радио (Харьков) №15 від 01.09.1924.

ПОШИРЕННЯ ТРАКТОРНОГО БУДІВНИЦТВА

Затверджений Правлінням Головметала програм тракторобудування в 1924-25 р. передбачав виробку на заводах ССРР 3.200 тракторів в загальній вартости коло 12 міл. карб. В біжучому році програм тракторобудування було затверджено лише в розмірі коло 200 тракторів; отже в майбутньому році тракторобудування збільшується в 15 раз.

Більшовик (Київ) №210 від 16.09.1924.

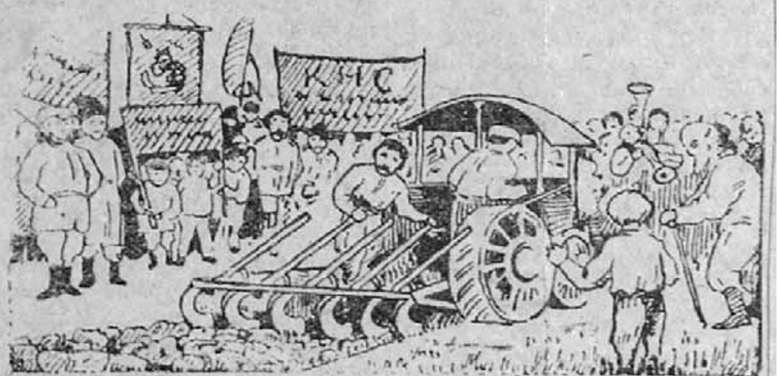
ЯК ПРОХОДЕ „СВЯТО СНОПА“

С. Диканька, Полт. окр.

24 серпня відбулося в нашому селі свято снопа. В святі брали участь: Райпарком, ЛКСМУ, Молоді Ленінці, КНС, „Робос“ та инші організації. Прибули також і шефи села „Металісти“ Полтави. Песарівщанська трудколонія привезла трактора, щоб показати селянам оранку трактором.

Після—трактор показав оранку на досвідньому полі місцевого с.-г. т-ва.

Повернувшись з поля були заслухані доповіді шефів: про бутків культури що до сільського господарства та як треба багато ще робити селянству, щоб увести цю культуру в своє господарство.



Червоне село (Полтава) №36 від 04.09.1924.

Трактори допоможуть сільському господарству

До революції трактори були тільки по великих господарствах і вперше на селянських землях з’явились 1922 року, коли американське допоміжне товариство менонітів надіслало на Вкраїну 34 трактори.

1923 року Комітет по розподілу й використанню тракторів одержав 60 тракторів, які працювали на Одещині та Катеринославщині. Одночасно з цим до допоміжного т-ва Джойнт надійшло 75 тракторів, що працювали також у степовій смузі. Комісія Нансена в справі допомоги селянам, що потерпіли від недороду, провадила роботу в Мелітопольській та Криворізькій округах 26 тракторами.

Тракторовий Комітет спочатку використовував трактори, які були в його розпорядженні, цілими загонами для оранки селянських земель, але пізніше мусив відмовитись від такого способу і через Українськ. Сіль-Госп. Банк пустив у продаж трактори колективам та сіл.-госп. товариствам. Селянство зрозуміло користь від тракторів і в короткий час

усі трактори було продано, ще й не вистачило задовольнити всіх, хто бажав купити.

Неділя 7-го вересня 1924 року № 75 (161)

ЧЕРВОНИЙ СТЕП

Тракторне будівництво.

1924—1925 господарчого року тракторів у Радянському Союзі буде вироблено багато більше, ніж цього року. По програмі цього року треба построїти на метальових заводах 200 тракторів, а на будучий рік—3.100 тракторів.

1000 тракторів із Америки.

Держторг чекає, що в сентябрі місяці прибудуть куплені в Америці трактори „Фордвон" (1000 тракторів). Требувань же на трактори є більше, як на 1000, а тому Держторг установив план продажу тракторів по окремих районах.

Ціна гарнітура—1650-1700 карб. з розсрочкою платіжа.

Постройка тракторів на Радянських заводах у Харкові.

НАШІ ТРАКТОРИ НЕ ГІРШІ.

На Харківському паровозо-будівельному заводі оборудовано нового цеха для **масового виробництва тракторів.**

На заводі встановлено вже для цього до 400 верстатів (станків). Для виробництва тракторів треба встановити ще до 100 верстатів (їх тепер роблять на заводі).

Першого трактора, вироблено на заводі вже пробували, який він у роботі (на совхозі імени Фрунзе). Проба показала, що трактор працює дуже добре, хоч і пущено його було на дуже тяжкий грунт.

Американське допоміжне т-во Джойнт передало сіл.-госп. т-вам в оренду 57 тракторів, залишивши собі право техничного керування ними. Ці трактори використовуються на Одещині, Катеринославщині та Донеччині, виключно по селах, де провадиться громадська сівозміна.

Наркомзем нині турбується щоб з 500 перших тракторів, які куплено Радвладою за кордоном, – 160 було відпущено для України.

На заводах України розпочато будівлю тракторів і цього року має бути вироблено 800 тракторів, з яких біля 100 піде для України. Роботи тракторів, що вже вироблені українськими заводами, визнано за задовольняючу.

Обробка землі тракторами коштує на 20% дорожче за иншу, але це цілком оправдується, коли взяти на увагу швидкість праці, що дає можливість своєчасно зорати ранній пар, а це є один із засобів запобігти шкідливих наслідків посухи. Коли до цього ще додати, що тракторами можна легко підняти перелоги, то стане зрозумілою велика користь тракторів у відродженні нашого сільського господарства.

Селянська правда (Харків) №96 від 21.09.1924.

Испытание тракторов ХПЗ.

Трактор, выпущенный Харьковским паровозостроительным заводом им. Коминтерна, в течение 10-ти дней работал в военном сельхозе им. т. Фрунзе в целях испытания на прочность, расход горючего и т. д.

Результаты испытания оказались положительными: в течение 10-ти дней трактор работал без перебоев, вспахивая за 10 рабочих часов на глубину 3,5 вершка 8 десятин. Вспашка производилась 8-ю плугами. По сравнению с трактором «Гарт-Паар» в 60 лошадиных сил расход горючего трактором ХПЗ меньше на 50%.

Украинский экономист №157 від 30.09.1924

Привезено 500 тракторів

В Новоросійськ привезено 500 американських тракторів «Фордзон», з них 169 тракторів для південного сходу. Ціна тракторові 1.735 карб. з доставкою в станиці. Розсрочку дано на 3 роки.

Червоний степ (Одеса) №82 від 02.10.1924.

Рационализация тракторного производства

Действующее в тракторном цехе Харьковского паровозного завода плановое бюро оказывает большое влияние на рационализацию работ по тракторостроению. При налаживании новой работы по тракторостроению по приспособлениям, группа инженеров бюро с помощью рабочих производит первые опытные работы…

В новом операционном году ХПЗ намечено построить более 300 тракторов, однако, если научная организация работ в цехе будет продолжена, можно с уверенностью полагать, что цифра сильно возрастет.

Р.В.

Производство и труд (Харьков) №2 від 08.10.1924.

ТРАКТОР «КАРЛИК».

В последние дни на опытных полях Тимирязевской с.-х. академии производилось испытание трактора «Карлик», построенного на заводе «Возрождение» в Немреспублике Поволжья на средства, отпущенные Союзным ВСНХ. Изобретателями трактора являются известный изобретатель Мамин и его сын. Особенностью трактора «Карлик» является то, что при небольшом весе, 75 п., он имеет мощность в 12 лошадиных сил. Признано, что «Карлик», безусловно является простейшим типом с.-х. трактора, сконструированным применительно к нашим условиям.

Украинский экономист (Харьков) №7 від 08.10.1924.

Радянський трактор кращий.

В найближчі дні в Москві на досвідних полях Тимирязівської сільсько-господарської академії (вищої школи) буде зроблено спробу трактора „Карлик". Цей трактор збудували на заводі „Відродженя" в Маркштаді (столиця) республіки німців Надволжжя російським інженіром Маліним. Трактор „Карлик" дуже просто зроблений, ним легко робити і нафти робот треба всього на годину 70 коп.

2. Трактор „Карлик" у 12 кінських сил. Має нафтового двохтактного двигуна.

Трактор трьохколесної системи. Переднє колесо його має поворотний круг на дротових підшипниках.

Трактор „Карлик" при оранці на вівсяному полі в 3 з половиною—4 вершки завглибшки виорав 0,15 (15 со-

Тракторные работы в предстоящую весеннюю посевную кампанию

Согласно разработанного НКЗемом плана, в весеннюю посевную кампанию предполагается поднять тракторами свыше 40 тыс. дес. земли, для чего потребуется 650 тракторов.

В настоящее время на Украине как в ведении колхозов, так и ведении других обслуживающих крестьянство организаций, имеется до 150 тракторов, так что недостаток в тракторах на 1924-25 год выразится в 500 шт. В соответствии с этим Сельским Господарем была сделана заявка на это количество тракторов, при чем на 249 тракторов Сельский Господарь имеет уже твердые заказы.

НКЗ рассчитывает получить из числа прибывающих из Америки в распоряжение Союза значительное количество тракторов, которые поступают в порядке помощи недородным районам в кредит сроком на 2-3 года. Остальное количество тракторов должно быть покрыто за счет отечественного производства.

Льготы тракторопользователям.

Правление Нефтесиндиката по ходатайству НКЗема согласилось отсрочить долги тракторопользователей за взятые ими в кредит нефтепродукты: 50% уплачивается до 1 января 1925 г., остальная сумма до октября 1925 г.

Украинский экономист (Харьков) №13 від 15.10.1924.

Тракторостроение на Украине

Производственная программа по тракторостроению на Украине на 1924-25 г. предусматривает выпуск 550 тракторов гусеничного типа в 50 л. с. и 300 тракторов колесного типа «Запорожец» в 12-15 л. с. на заводе Сельмаштреста «Красный прогресс». Тракторы типа «Запорожец» уже запроданы почти целиком. Гусеничные тракторы, предназначенные к выпуску на заводе ХПЗ, переконструированы применительно к нашим условиям и приспособлены для работы на керосине. Оборудование тракторного цеха на ХПЗ в настоящее время почти закончено, что позволяет перейти к массовому производству тракторов.

Коммунист (Харьков) №239 від 17.10.1924.

Що робить Наркомзем

ТРАКТОРИ МІСЦЕВОСТЯМ, ЩО ПОСТРАЖДАЛИ ВІД НЕДОРОДУ. Цього року мають надійти з Америки в розпорядження Наркомзему трактори. З них 160 тракторів буде дано місцевостям, що постраждали від недороду. Ціну на трактори для колективних господарств встановлено в 1300 карб. з розстрочкою на 3 роки без задатку. Ще 125 тракторів буде продало на пільгових умовах – з розстрочкою виплати на 2 роки.

ВІДСТРОЧКА ПЛАТНІ ЗА НАФТОПРОДУКТИ. За проханням Наркомзему, Правління Нафтосиндикату згодилось відстрочити виплату за нафтопродукти, взяті колхозами та иншими господарствами для тракторів. Встановлено такі строки: половину платні сплачується до 1-го січня 1925 р. і решту до 1-го жовтня 1925 р.

СІЛЬГОСП. МАШИНИ НЕЗАМОЖНИКАМ. Селянство місцевостей, що потерпіли від недороду, а також і все незаможне селянство не має змоги купувати сіл.-госп. машини за готівку. Тому Наркомзем буде давати цим селянам машини в кредит строком на 3 роки. Чверть платні сплачується після першого збору врожаю, а решту суми виплачується рівними частками за два роки. В тих місцевостях, що їх цього року не була визнано за недородні, четверту частину сіл.-госп. машин буде продано за готівку і три чверті в кредит. При купівлі сплачується чверть платні, а решту за три роки.

Селянська правда (Харків) №108 від 19.10.1924.

Селянин трактора вимагає

По звідомленнях Наркомзему, кількість заявок на трактори, головним чином від селянських колективів, досягла до 10.000.

Робітниче-селянська правда (Умань) №173 від 23.10.1924.

БУДЕМ С ТРАКТОРАМИ

Тракторное о-во

В августе тек. года инициативная группа, в составе 12 колхозов и представителей от Окрземотдела, Сельхозбанка, Райсельгосподаря и союза «Рабземлес» организовали «Тракторное общество» в нашем округе. Членами о-ва могут быть сельхозколлективы, имеющие тракторы или подавшие заявки на покупку таковых.

Задачи о-ва распространение тракторов и сельскохозяйственных машин и орудий, помощь в приобретении таковых, подготовка «трактористов»-работников, умеющих обращаться с тракторами, – из числа членов коллективов, устройство мастерской по починке тракторов и открытие депо по продаже запасных частей к ним.

Окружное тракторное о-во уже связалось с Московским Тракт. О-вом, от которого получает научно-техническую помощь. Свою работу и приобретение тракторов о-во проводит через Сельхозбанк и Райсельгосподарь.

Устав о-ва послан на утверждение в Одессу. Техническое руководство проводят: инженер-специалист по тракторам Материкин и его брат инструктор-механик.

Червоний шлях (Єлисаветград) №254 від 05.11.1924.

Вопросы распространения тракторов.

АССИГНОВАНИЯ НКЗ НА ПОКУПКУ ТРАКТОРОВ.—СОСТОЯНИЕ ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ СССР.—ПЛАН ЗАКУПКИ ТРАКТОРОВ ДЛЯ УКРАИНЫ.

В состоявшемся при Наркомземе совещании представителей ВСНХ, Укрсельбанка, Сельского Господаря, Укртрестсельмаша, Укргосторга и Наркомзема был подвергнут обсуждению вопрос о широком распространении тракторов в сельском хозяйстве Украины. Из сообщения начальника сельско-хозяйственного Управления В. К. Викторова, выяснилось, что на приобретение тракторов для Украины Наркомземом может быть ассигновано 1 милл. руб. Из этой суммы предполагается израсходовать в первом квартале текущего операционного года 600 тыс. руб., а во втором квартале 400 тыс. руб. В первом квартале Наркомзем предполагает закупать тракторы в Америке, системы Фордзон, которые по своему качеству и цене выгоднее других тракторов.

Представитель ВСНХ тов. Земельс, информируя совещание о положении машиностроения на Украине и в РСФСР отметил, что ХПЗ предполагает в текущем году выпустить 300 тракторов, причем к 1-му февраля 1925 г. будет выпущено 80 тракторов. Завод «Красный Прогресс» УТСМ в Большом Токмаке должен выпустить в текущем году 300 тракторов, а к 1 февраля 60 тракторов. Плуги для тракторов «Запорожец» изготовляет завод УТСМ б. Гена.

На севере тракторы производят Путиловский, Обуховский, завод «Возрождение» и Коломенский заводы, которые в общем в текущем году должны выпустить до 800 тракторов; из них 500 будут построены по типу Фордзона.

Совещание признало необходимым имеющиеся в распоряжении НКЗ средства на приобретение тракторов направить в первом квартале как по линии закупок заграничных тракторов, так и на закупку русских тракторов, в зависимости от конкретных предложений тракторов заводами СССР.

Совещание постановило просить ВСНХ выяснить количество тракторов, которое может быть приобретено на русских заводах к 1-му февраля 1925 г.

Сельский Господарь постановлено просить о разработке им плана распределения тракторов и организации сети инструкторских пунктов для обслуживания тракторопользователей. Совещание признало также целееообразным приобрести за границей несколько тракторов различных систем в целях испытания их качеств.

Украинский экономист (Харьков) №35 від 12.11.1924.

Использование тракторов

На Черниговщине имеется значительное количество тракторов и рам от катков, оставшихся со времени гражданской войны бесхозяйственными. Таких тракторов насчитывается 15 штук и рам от катков 25 штук. Все эти тракторы и рамы от катков Губисполком постановил передать Губернскому селянскому банку для хозяйственного использования.

Красное знамя (Чернигов) №259 від 12.11.1924.

ЗБУТ С.-Г. МАШИН «УКРТРЕСТСЕЛЬМАШУ» В 1923-24 Р.

За перші десять місяців (жовтень-серпень) минулого операційного року «Укртрестсельмаш» і бувше Акційне товариство «Село-Техніка» продали на Україні сільсько-господарських машин і знаряддя на суму 3.030.845 карб. із них за готівку на 693 493 карб., або 23 відс. і в борг – на 2.337.350 карб., або 77 відс. загальної суми продажу.

Щодо окремих губерень, то найбільше продано на Харківщині (23,2 відс.), далі на Київщині – 20 відс., Одещині – 18,2 відс. Катеринославщині – 14,1 відс., Полтавщині – 9,8. На решту губерень України припадає 14,7 відс.

Продані машини й знаряддя розподіляються так: плугів – 13 635 шт., букерів –1695, борін – 6251, культиваторів і розпашек – 2162, сівалок – 2299, уборочних машин – 2657, молотарок – 82б, кінних приводів – 865, зерночистних машин –1773, кормообр. машин – 2402, нафтових двигунів – 95 олійниць – 499, млинів – 24, просорушок – 140, тракторів і плугів-тракторів – 11, парових молотарок і локомобілів –7.

Київщина найбільше від инших губерень закупила культиваторів, молотарок і кінних приводів. Трактори й парові молотарки пішли, головним чином, на Одещину. Уборочних машин найбільше купила Катеринославщина. Передбачається, що збут машин «Укртрестсельмашу» за весь минулий операційний рік виноситиме біля 3.830.000 карбов.

Більшовик (Київ) №257 від 12.11.1924.

Сельское хозяйство

Междуведомственное тракторное бюро.

В целях руководства работой по распространению тракторов в сельском хозяйстве Украины, Наркомзем считает необходимым организовать тракторное бюро в составе представителей Наркомзема, Укрсельбанка, Сельского Господаря, ВСНХ, Госторга и военведа. На бюро должен быть возложен учет технических достоинств используемых тракторов, выяснение условий их эксплоатации в разных хозяйствах и организация испытания тракторов различных систем.

Наркомзем считает также необходимым организовать при Сельском Господаре тракторную ячейку, задачей которой должна являться организация селянства в специальные товарищества и коллективы, в целях наилучшего использования тракторов. Тракторная ячейка должна организовать институт технических инструкторов для инструктирования трактороиспользователей и обслуживания последних в хозяйственном отношении.

Укр. экономист №36 від 13.11.1924

Машиноснабжение села.

По данным НКЗ, общая стоимость отпущенного населению инвентаря в истекшем году выразилась суммой в 7 милл. руб. и превышает отпуск прошлого года на 225 %. По отдельным видам машин населению было отпущено: 34 тыс. плугов, 350 тыс. букеров, 15 тыс. борон, 4,2 тыс. сеялок, 3,3 тыс. зерноочистительных машин, 5,5 тыс. жаток, 1,5 тыс. молотилок, 4 тыс. культиваторов. Положительным моментом в машиноснабжении следует отметить значительный сбыт сеялок и культиваторов, что указывает на культурный сдвиг в крестьянском хозяйстве.

Тракторостроение за границей и у нас.

Идея замены живого инвентаря в сельском хозяйстве машиной не нова, и получила самое широкое распространение во всех частях света. В настоящее время область применения тракторов очень расширилась. Трактора применяются и в лесном хозяйстве, и в дорожном строительстве, и в военном деле – в виде танков, но мы остановимся лишь на тракторах, имеющих, исключительно сельскохозяйственное значение, т. е. тех, которые выполняют полевые работы и некоторые стационарные работы связанные с ними.

Трактор за границей.

В Америке в сельском хозяйстве применение тракторов началось двадцать с лишним лет тому назад и по мере развития сельского хозяйства все возрастало. В 1914 году было выпущено заводами Америки 55.000, а в 1920 г. – 340.000 тракторов.

Чехословакия на сельско-хозяйственной выставке в 1921 г. представила различные типы тракторов, большинство из которых может быть использовано в хозяйстве круглый год. Так, помимо выполнения работ прямого назначения, они могут перевозить тяжести и работать как двигатели с постоянной установкой.

В Германии тракторостроением и постройкой автоплугов заняты в настоящее время более сорока заводов.

Американский трактор не подходит для наших условий.

Стремление к восстановлению довоенной нормы посевной площади при недостатке животной силы, вызвало у нас необходимость достать механический двигатель и поставить его в условия работоспособности. В Восточной Сибири уже давно американские тракторы довольно успешно распахивали целину. Тракторы такого же типа работали и на крупных экономиях Украины, но не получили из-за целого ряда условий большого распространения.

Дело в том, что американские условия жизни и организация техники столь разнятся от наших, что **машина, применяемая с успехом в Америке, может в наших условиях оказаться убыточной, и в некоторых случаях и совсем непригодной к применению**. При пользовании трактором в сахарной промышленности Курско-Орловского в 1919 году, оказалось, что трактор нельзя было передвинуть в поле из-за неудовлетворительного состояния проселочных дорог и особенно мостов. В то время, как наши мосты расчитаны были на 50-60 пудовую нагрузку на

площадь, занимаемую телегой, трактор на ту же площадь давал нагрузку в 200-250 пудов.

Нужен специальный тип трактора.

Поэтому для широкого распространения тракторов в сельском хозяйстве нашей республики надо учесть все условия, в которых он будет работать, создать специальный тип трактора, который сможет уже справиться с этими условиями. Этот вопрос надо считать в настоящее время почти решеным для нашей республики. Тип трактора выработан.

Потребность республики в тракторах.

По произведенным подсчетам комиссии по тракторному делу при Госплане потребность республики в тракторах на ближайшие 10 лет выразится в 220 тысяч тракторов мощностью в 20 лошадиных сил каждый. Это при условии, что тракторами будет производиться только до 40 проц. сельско-хозяйственных работ, падающих на лошадь. При вспашке они могут потянуть три плуга с глубиной вспашки до 4-х вершков, со скоростью до 4 верст в час; при посеве к трактору можно прицепить 2-3 сеялки, увеличивая при этом несколько скорость хода.

Тракторы для Украины.

Потребность в тракторах для Украины выражается на 1924-25 год в 500 тракторов. Они будут предоставлены Наркомземом и ими будет поднято 400 тысяч десятин земли. В настоящее время в ведении различных крестьянских организаций имеются 150 тракторов, Сейчас правительство снабжает тракторами наиболее пострадавшие от неурожая места. Сельскохозяйственными коллективами и кредитными товариществами, пострадавших от неурожая уездов Воронежской губер., получены 50 тракторов типа Фордзон.

Кооперация поможет приобрести трактор.

Крестъянство организованное в коллективы и вокруг комитетов взаимопомощи может получить тракторы и поднять сельское хозяйство. В этом отношении колоссальную помощь окажет сельская кооперация, которая в настоящее время расширяется и ставит себе задачу снабжения деревни не только продуктами первой необходимости, но сельско-хозяйственными машинами.

Центры тракторостроения.

Для тракторостроения в нашем Союзе намечены три центра: Харьков, Ленинград и Ростов. При благоприятных условиях в будущем предполагается выпускать ежегодно до 3600 тракторов разных типов и мощностей.

Инж. В. Г. Каплан.

Луганская правда (Луганск) №81 від 18.11.1924.

Украинский
Экономист
Ежедневная газета Экономического Совещания УССР
№ 38 (267) || Суббота 15-го ноября 1924 года

Сельское хозяйство

Внедрение тракторов в сельское хозяйство.

(В коллегии Наркомзема).

РАКТОРНОЕ БЮРО НА УКРАИНЕ.—ЗАКУПКА ТРАКТОРОВ ЗА ГРАНИЦЕЙ.—УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ТРАКТОРОВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА.

8 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ И 500 ТРАКТОРОВ В ДЕНЬ изготовляет автомобильный завод «Форд» в Америке.

Красное знамя (Чернигов) №265 від 19.11.1924.

ПОШИРЕННЯ ТРАКТОРІВ В СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАІНИ

Колегія Наркомзему на свойому останньому засіданні затвердила положення організації міжвідомчого Тракторного бюро та тракторного осередку при Сільському Господарі. На Тракторне бюро покладаються завдання загального керовництва щодо поширення тракторів в сільському господарстві України, а на тракторний осередок – організація спеціяльних тракторних товариств на селі та колективів для найраціональнішого використання тракторів.

Колегія визнала потрібним набути для весняного сезону 350 тракторів за кордоном, головним чином, системи Фордзон і кілька тракторів инших систем, щоб зазнайомитись з їхньою роботою в українських умовах. Крім того колегія визнала потрібним гарантувати збут тракторів радянського виробництва.

Кошти, що даються на закуп тракторів, мають бути розподілені рівно, як на закуп тракторів за кордоном, так і внутрі Радянських Республік. Трести, що виробляють трактори, повинні зобов'язатись здати певну кількість тракторів до 7-го лютого 1925 р.

Більшовик (Київ) №265 від 21.11.1924.

400 тракторів

Укрзовнішторг постановив негайно привезти з-за кордону 400 тракторів типа «Фордзон». Разом з цим буде привезено молотилки й сіножатка найновішої конструкції (системи). Укрзовнішторг доставив для заводів Сельмаштреста додаткове оборудування до тих машин, що стояли. Тепер машини ці пустять, у зв'язку з чим буде налагоджено для всього Союзу виробництво культиваторів і зерноочисткових машин.

Червоний степ (Одеса) №97 від 27.11.1924.

На пути механизации хозяйства коллективы впереди.

История сельского хозяйства нашего округа ознаменована важным событием. Лучшие с-х. коллективы ставят на работу 10 новых тракторов системы „Фордзон". Появление на крестьянских полях этих тракторов пробивает путь к механизации хозяйства и к преобразованию его в крупные производственные центры на селе.

Нужно отметить, что в деле механизации хозяйства наш округ стоит на одном из первых мест, по сравнению с другими районами Украины. Наш успех выразился в том, что своевременно и удачно проявили инициативу, организовав необходимую связь с центральными органами по закупке тракторов. Ни один другой округ не успел приобрести такой значительной партии тракторов из последней закупки этих машин в Америке.

Правда, ввиду дороговизны тракторов, вспашка ними пока что лишь на 25—30 проц. обходится дешевле обработки лошадьми. Но важно то, что положено начало. Первые группы тракторов используются, главным образом, как средство пропаганды, чтоб создать большой спрос на них со стороны широких слоев крестьянства.

Поборов целый ряд формальных тормозов,—в результате мы имеем в округе вместе с прежними закупками 14 коллективно-тракторных пункта, располагающих 16-ю тракторами системы „Фордзон" и других.

Пожелаем коллективам—пионерам механизации в нашем округе успешно провести работу тракторами и доказать на деле, почему крестьянству выгодно совместное хозяйство, в котором человеческий труд и работа лошадей с пользой заменяются машиной.

П. Кушниренко.

Червоний шлях (Єлисаветград) №262 від 16.11.1924

ТРАКТОРИ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО СЕЛА

Цими днями в Наркомземі відбулася спеціяльна нарада по тракторній справі, на якій була затверджена специфікація на трактори та запасні частини тракторів згідно одержаної ліцензії в 900 тис. кар. Закупку тракторів за кордоном ухвалено нарадою передати Укрдержторгові з тим, щоб не пізніш 15 лютого замовлення було здано в Одесі.

Нарадою ухвалено положення, на підставі якого «Сільський Господар» провадитиме росповсюдження тракторів серед населення. Між иншим кошторис передбачає організацію в трьох районах України двохтижневих курсів для селян, яким будуть передаватись трактори. Такі курси намічено перевести на 540 слухачів, на протязі січня, лютого й березня. Інститут інструкторів організується з тим, щоб на 25 тракторів приходився 1 інструктор. В першу чергу трактори будуть передаватись колективам, комунам, товариствам і артілям.

План продажу тракторів передбачає такий порядок: Укрсельбанк відкриває через свої органи на місцях (губсельбанки) кредит покупцям тракторів в розмірі 80 відс. вартости, останні 20 відс. вносяться готівкою через «Сільський Господар».

Як постанова колегії Наркомзему, так і постанови наради передаються на розгляд і вирішення Держплану та Економичної Наради.

Більшовик (Київ) №273 від 30.11.1924.

СНАБЖЕНИЕ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ТРАКТОРАМИ

По докладу Госплана и Наркомзема о порядке приобретения и распространения среди сельского населения тракторов заграничного и отечественного производства, УЭС установил, что к весне 1925 года на Украине должно быть распространено значительное количество тракторов.

Покупка тракторов возложена на Укрсельхозбанк, при чем покупка заграничных тракторов должна быть произведена им через Госторг. УЭС обязал Укрсельхозбанк в кратчайший срок разработать план распространения тракторов среди населения.

Затем УЭС постановил учредить при Наркомземе комитет по механической обработке земель на Украине (Тракторный комитет) под председательством члена коллегии НКЗема т. Викторова и в составе представителей ВСНХ, Сельского Господаря и Уполнаркомвнешторга. В функции этого комитета войдут руководство работой по распространению и использованию тракторов, установление продажной цены на тракторы и увязка мероприятий по распространению тракторов в сельском хозяйстве с интересами отечественного тракторостроения. Тракторному комитету поручено в срочном порядке разработать вопрос о реализации тракторов в 1924-25 г.

Украинский экономист (Харьков) №54 від 04.12.1924.

Выпуск тракторов заводом ХПЗ.

На 1-е декабря ХПЗ выпушено 9 тракторов в 50 лошадиных сил. Выпущенные тракторы уже распроданы крупным хозяйствам в Ростовском районе. Ноябрьскую программу по тракторостроению ЮМТ выполнил полностью. В настоящее время ЮМТом разрабатывается план постройки менее мощных тракторов в 25 лошадиных сил, причем имеется ввиду постройка не только гусеничных, но и колесных тракторов.

Украинский экономист (Харьков) №56 від 06.12.1924.

ДОВІЗ ТРАКТОРІВ

У Наркомзовнішторгові при участи представників Наркомзему, Укррадгосптресту, Сільського Господаря, Цукротресту та инших організацій відбулася нарада в справі довозу на Україну тракторів.

Нарада визнала за необхідне закупити за кордоном трактори та дрібне приладдя до них, а також різні сільсько-господарські машини на суму біля 900 тис. карб. Вирішено привезти 500 тракторів системи «Фордзон» на 250 тис. доларів, запасних частин до них на 40 тис. доларів, плугів Діра на 45 тис. доларів та инш. Нарада підкреслила, що нині в Америці особливо широкого розповсюдження набули невеличкі трактори системи «Універсаль», які пристосовано до різноманітних с.-господ. потреб. Вирішено довезти 25 тракторів цієї системи.

Більшовик (Київ) №279 від 07.12.1924.

Тракторы для Украины

Одесской конторой внешторга получены сведения о том, что в феврале в одесский порт прибудет из Америки большая партия тракторов Фордзон, которая будет распределена по всей Украине. Из этой партии Одесская губ. получит до 150 тракторов. Одновременно в Одессу прибудет из-за границы большая партия с.-х. машин-жаток, сноповязалок, конных грабель сеялок и др.

Известия (Одесса) №1508 від 11.12.1924.

Тракторна справа по СРСР.

Тракторна оранка значно дешевша.--Урожайність тракторної десятини на 15-20 пудів вище.

МОСКВА, 9 (Роста). Президія держ плану розглянула доповідь Есіна про стан тракторної справи. Із усіх одержаних від селян заявок на трактори--87 відс. приходиться на „фордзон". 13 відс.—на инших. Переважна частина покупців—с.-г. артілі, комуни й колективи. 50 відс. власників тракторів пристосували їх до праці взимку по млинах, по маслобійнях і тартаках. Тракторна оранка за минулу кампанію обходилась від 5 до 6 карбованців з десятини, проти 8-10 карбованців звичайно виплачуваних за кінний привод. Урожайність десятини тракторної обробки вище на 15-25 п.

Президія держплану визнала за небажане утворення спеціяльного фонду для кредитування заводів, зайнятих тракторо-будовою.

Обслуживание тракторов.

Совещанием председателей губсельбанков было заслушано сообщение председателя правления Укрсельбанка В. И. Порайко о выписке Укрсельбанком из-за границы 300 тракторов, о порядке их распределения по губерниям и техническом их обслуживании.

Практика работы тракторов на Украине показала, что затруднения при обслуживании тракторов связаны с недостатком шофферов-трактористов. Управление тракторами непостоянным составом шофферов имело весьма печальные результаты в смысле неудовлетворительного присмотра за тракторами и частых порч их. Многочисленные перебои в работе тракторов дискредитировали в глазах селян идею тракторной обработки земли.

Совещание признало необходимым заключить генеральный договор с одной из технических организаций, имеющих периферийный аппарат на Украине, о постоянном обслуживании ее сотрудниками тракторов с тем, чтобы организация отвечала за нормальную работу и своевременный ремонт последних.

Укр. экономист №63 від 14.12.1924

ТРАКТОРИЗАЦІЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Тракторовий Комітет розглянув доклад про організацію тракторопостачання на весну 1925 року. Представник Наркомзему в своєму докладі зазначив, що в наступну весну буде використано на Україні до 600 тракторів на підставі постанови Економичної Наради України. Така кількість тракторів дає право вважати цю весну, як початок тракторизації українського господарства: і від правильної організації цієї справи залежить дальніше розвинення тракторизації.

По наміченому плану, до лютого 1925 року передбачається одержати з-з кордону і від наших заводів до 530 тракторів: 300 системи «Фордзон» на кошти Укрсельбанку і 100 від Союзного уряду, останні ріжних систем нашого виробництва. Росподіл тракторів планом передбачається такий: 50 для радгоспів, досвідних станцій і т. д.; останні росподіляються для потреб селянства таким чином: для Катеринославщини від 180 до 210 штук, для Одещини 120-150 штук, для Донеччини 70-90 штук, Харківщини 30-40 штук і Полтавщини – 30-40 штук. Трактори є на увазі передавати головним чином колективам і тракторовим селянським товариствам, що мають у своєму росподрядженні не менше 150 десятин землі.

КРАСНАЯ АРМИЯ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА УКРАИНСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

Среда, 3 декабря 1924 г. № 1105

Советский трактор есть.

Крестьянство уже увидело, что такое трактор и какие выгоды он дает. Оно проявляет большой интерес к этому стальному коню. Спрос на трактор растет повсеместно. Но до сих пор тракторы нам приходилось привозить из-за границы.

Сейчас на целом ряде советских мощных заводов налаживается производство тракторов. Уже имеются немалые успехи.

Так, на Харьковском паровозостроительном заводе сработан и выпущен трактор «Коммунар» в 50 лошадиных сил. Этот трактор изображен на рисунке. На днях под Москвой будут произведены испытания тракторов на сельских дорогах. Трактор будет пущен с грузом в 1000 пудов.

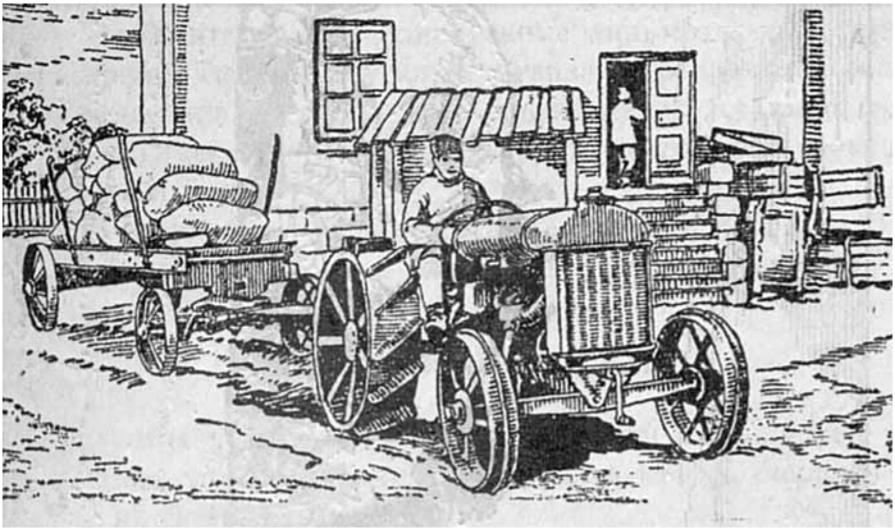
Далі план передбачає організацію підготовки селян до роботи на тракторах, бо инакше трактори не будуть доцільно використані від невмілої роботи.

План зупиняється далі на заходах що до забезпечення тракторової кампанії паливом, різним матеріалом і ремонтом. На підставі докладу ухвалена низка постанов, що будуть передані Економичній Нараді України для затвердження.

В основу покладається принцип максимального здешевлення тракторів, відповідно з чим постачання тракторам повинно провадитись через існуючі, а не нові апарати. Закупка 300 тракторів: «Фордзон» проводиться Укрсельбанком через Укрдержторг, а тракторів нашого виробництва шляхом складення угод з нашими заводами. Прийомка і зборка тракторів, а також відправка на місця провадиться Укрсельбанком; ті трактори що надійдуть з Америки, повинні відправлятись на місця з Одеси, а трактори нашого виробництва з заводів.

Основними районами збуту тракторів встановлюються Катеринославщина, Одещина, Донеччина, Харківщина і Полтавщина. В останні ж райони трактори відпускаються при умовах гарантій, що забезпечують роботу трактора без спеціяльного з боку організацій догляду. Тракторопостачання провадиться в умовах: с.-г. кредиту не більше 9 відс. річних на капітал з обов'язковою уплатою покупцем не менш 20 відс. вартости трактора в момент його одержання. Остання сума повинна бути оплачена рівними частинами в два строки: не пізніш кінця 1925 року і кінця 1926 року. Трактори відпускають лише кредитоздатним селянським об'єднанням, колективам, господарчим і кооперативним організаціям і тракторовим товариствам, які мають не менше 150 дес. землі.

Більшовик (Київ) №289 від 19.12.1924.



Сільське господарство.

ТРАКТОРИЗАЦІЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА.

Тракторовий Комітет розглянув доклад про організацію тракторо-постачання на весну 1925 року. Представник Наркомзему в своєму докладі зазначив, що в наступну весну буде використано на Україні до 600 тракторів, на підставі постанови Економичної Наради України. Така кількість тракторів дає право вважати цю весну, як початок тракторизації українського господарства і від правильної організації цієї справи залежить дальніше розвинення тракторизації.

По наміченому плану, до лютого 1925 року передбачається одержати з-за кордону і від наших заводів до 53[illegible] тракторів: 300 системи „Фордзон" на кошти Укрсельбанку і 100 від Союзного уряду, останні ріжних систем нашого виробництва.

Росподіл тракторів планом передбачається такий. 50 для радгоспів, досвідних станцій і т. д.; останні росподіляються для потреб селянства таким чином: для Катеринославщини від 180 до 210 штук, для Одещини 120—150 штук, для Донеччини 70—90 штук, Харківщини 30—40 штук і Полтавщини—30—40 штук. Трактори є на увазі передавати головним чином колективам і тракторовим селянським товариствам, що мають у своєму роспоряджені не менше 150 десятин землі.

Далі план предбачає організацію підготовки селян до роботи на тракторах, бо инакше трактори не будуть доцільно використані від невмілої роботи.

План зупиняється далі на заходах що до забезпечення тракторової кампанії паливом, ріжним матеріялом і ремонтом.

На підставі докладу ухвалена низка постанов, що будуть передані Економичній Нараді України для затвердження.

В основу покладається принціп максимального здешевлення тракторів, відповідно з чим постачання тракторами повинно провадитись через існуючі, а не нові апарати. Закупка 300 тракторів „Фортзон" провадиться Укрсельбанком через Укрдержторг, а тракторів нашого виробництва шляхом складення угод з нашими заводами. Прийомка і зборка тракторів, а також відправка на місця провадиться Укрсельбанком; ті трактори що надійдуть з Америки, повинні відправлятись на місця з Одеси, а трактори нашого виробництва з заводів.

Основними районами збуту тракторів встановлюються Катеринославщина, Одещина, Донеччина, Харківщина і Полтавщина. В останні ж райони трактори відпускаються при умовах гарантій, що забезпечують роботу трактора без спеціяльного з боку організацій догляду. Тракторопостачання провадиться в умовах с.-г. кредиту не більше 9 відс. річних на капітал з обов'язковою уплатою покупцем не менш 20 відс. вартости трактора в момент його одержання. Остання сума винна бути оплачена рівними частинами в два строки: не пізніш кінця 1925 року і кінця 1926 року.

Трактори відпускають лище кредитоздатним селянським об'єднанням, колективам, господарчим і кооперативним організаціям і тракторовим товариствам, які мають не менше 150 дес. землі.

Більшовик (Київ) №289 від 19.12.1924

Трактор на селі

Наш праздник – кол. Израилевка.

После долгих мытарств нашим двум с-х. артелям «1-й трудовой» и «Красный серп» удалось приобрести трактор в Зиновьевском О-ве Сельхозбанка и наконец 2 декабря вечером прибыл долгожданный гость.

В среду 3 декабря артелями с участием местных ячеек партийной и ЛКСМ а также всех других совучреждений и организаций был проведен торжественный праздник под лозунгом: «Первый трактор на селе».

Утром, под красными знаменами двинулась манифестация по улицам нашей Израилевки, впереди двигался белый новенький «Фордзон», таща за собой фургон и плуг двухлемешный «Оливер». Обойдя улицы, манифестация остановилась на месте заложенного парка, где и был устроен митинг. Выступали тт. от Райпаркома и Райисполкома, а также от местной партячейки сельсовета. Райагроном указал значение механизации сельского хозяйства и достижения на этой почве израилевских коллективов.

Все ораторы указывали, что мы шаг за шагом выполняем заветы Ильича и в этом отношении наши артели оказались достойными быть примерными для всего района. ***Селькор И. Ложкин.***

Червоний шлях (Єлисаветград) №290 від 19.12.1924.

ТРАКТОРИ ДЛЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Купівля тракторів покладається на Укрсельгосбанк, при чому купівля закордонних тракторів повинна провадитись через Держторг.

Укрекономнарада зобов'язала Укрсельбанк в найближчому часі розробити план розповсюдження тракторів на Україні. Укрекономнарада ухвалила заснувати при Наркомземові комітет по механичній обробці землі на Україні (тракторний комітет) під головуванням члена колегії Н.К. Зема т. Вікторова, в складі представників ВРНГ, Сільського Господаря те уповноваженого Наркомзовнішторгу. Цей комітет буде керувати роботою по розповсюдженню та використанню тракторів, встановляти продажну вартість тракторів, сполучати заходи по росповсюдженню тракторів у сільському господарстві з інтересами внутрішнього тракторобудування. Тракторному комітетові доручено негайно розробити питання про реалізацію тракторів у 1924-25 році.

Більшовик (Київ) №290 від 20.12.1924.

Новый трактор ХПЗ

ХПЗ разработал новый тип трактора с двигателем в 25 сил. Трактор близко подходит к нашим условиям и имеет все шансы заменить собой получивший распространение на Украине американский трактор

системы «Фордзон». ХПЗ представил на обсуждение ВСНХ 2 проекта 25-ти сильного трактора – колесный и гусеничный. Первый весит около 125 пудов и обходится в 2,5 тыс. руб.; вес второго – 250 пуд., стоимость его 4,5 тыс. руб. Выпускаемые в настоящее время ХПЗ гусеничные тракторы весят около 500 пуд. и стоят 11,5 тыс. рублей.

На совещании при ВСНХ по вопросу о типе тракторов вынесено предварительное решение остановиться на типе 25-27 сильного колесного трактора. Окончательное решение по этому вопросу переносится на широкое совещание, созываемое при ВСНХ, из представителей Наркомзема, Сельского Господаря, харьковского технического института и друг. заинтересованных учреждений.

Украинский экономист (Харьков) №68 від 20.12.1924.

АМЕРИКАНСЬКІ ТРАКТОРИ
ДЛЯ РАДЯНСЬКОГО СОЮЗУ

Скоро в Нью-Йоркові буде погружено для Радянського Союзу 2 588 тракторів. **600 тракторів буде відправлено з Нью-Йорка в Одесу**, 133 в Новоросійськ. 160 тракторів буде відправлено в январі. Зовнішній торг України одержує в феврали місяці партію тракторів «Фордзон», що буде розподілена по всій Україні. Разом з цим з-за кордону привезено буде до Одеси партію сельсько-госп. машин: жаток, снопов'язалок, сівалок і кінних грабель.

Червоний степ (Одеса) №104 від 21.12.1924.

НОВИЙ РАДЯНСЬКИЙ ТРАКТОР

ХАРКІВ, 19-XII. (РАТАУ). Харківськ. паровозо-будівельний завод розробив проекти будівлі трактора нового типу з двигуном у 25 кінських сил. Трактор цілком може замінити американський трактор заводу «Фордзон», що найбільш розповсюджений на Україні. Завод надіслав до Найвищої Ради Народнього Господарства два проекти тракторів. Трактор важить біля ста двадцяти пудів і коштує 2 500 карбованців. Ті ж трактори, що випускаються за кордоном, важать біля 500 пудів і коштують 11.500 карб.

Більшовик Полтавщини №41 від 21.12.1924.

Тракторы нового типа

ХАРЬКОВ, 20-XII. Харьковский паровозостроительный завод разработал новый тип трактора с двигателем в 25 сил. Трактор имеет все шансы заменить широко распространенный на Украине американский «Фордзон». Завод представил ВСНХ 2 проекта трактора. Первый

трактор весит около 120 пудов и обходится в 2 с пол. тысячи рублей, второй — в 250 пудов стоит 4 с пол. тысячи рублей. Между тем, тракторы выпускающиеся сейчас по типу заграничных, весят около 500 пудов и обходятся в 11 с пол. тысяч рублей. Совещание при ВСНХ остановилось на первом типе, обходящемся в 2 с пол. тысячи.

Всероссийская кочегарка (Бахмут) №293 від 21.12.1924.

Трактори для селян

Два-три роки тому у нас на селі мало хто знав, що таке трактор. Лише за останні роки познайомились ближче з цією машиною. Торік та позаторік, особливо після посухи та голоду 1921 року, Наркомзем налагодив обробіток селянських полів тракторами. Провадиться тракторний обробіток по тих районах, що найбільше потерпіли від посухи та втратили робочу худобу.

Селяни на власні очі побачили, що обробляти землю тракторами швидше, дешевше й краще, особливо там, де доводиться орати тверді перелоги. Поволі трактор починає просовуватись до великих радянських господарств, до колективів та с.-г. товариств.

Отже, ми бачимо, що селяни з кожним днем все більше й більше знайомляться з тракторами. З кожним днем селяни все більше цікавляться трактором. Цього року до земельних, органів надходять заяви на трактори від с.-г. колективів, кооперативних товариств, земельних громад і окремих селян. Цих заяв до Наркомзему надіслало дуже багато.

Ця справа є нова для нашої Республіки, тому Наркомзем уважно поставився до цієї справи. Для цього він у себе утворив спеціяльну організацію під назвою «Тракторне Бюро». Це Бюро складається з представників від усіх організацій, що мають будь-яке відношення до тракторної справи, цебто: або роблять трактори, або закуповують їх за кордоном та продають у нас. Цьому бюрові Наркомзем доручив багато важливих справ.

Ми вже говорили, що трактор для нас нова машина й мало випробувана. Не досить того, щоб дати на село тракторів; це треба зробити так, щоб трактори давали як найбільше користи. Для всіх районів однаково виконати це завдання не можна. Що є прийнятним, скажемо, для лісо-степової смуги, зовсім не годиться для лісової смуги. Крім того, трактори бувають не однакові: одні важкі, другі легкі, одні багато витрачають палива, инші мало. **Тому кожен трактор треба випробувати, перевірити і тільки тоді радити тому чи иншому районові**. От це й мусить робити Тракторне бюро Наркомзему.

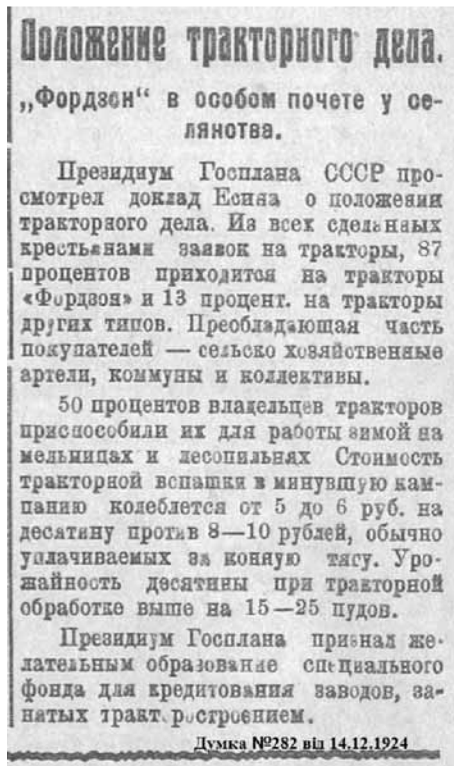
Трактори привозять нам із-за кордону, а також робляться й у нас на заводах. Доки ще власних тракторів не вистачає та й не навчились ми їх робити як слід. Доводиться побільше привозити тракторів із-за кордону. Але це треба робити так, щоб привезених тракторів вистачило тим, хто бажає ними робити і одночасно з цим стежити, щоб із-за кордону не надходило тракторів більше, ніж треба, щоб цим не забити свого власного тракторного виробництва.

Про цю справу дбає наше тракторне бюро Наркомзему. Воно розглядає й затверджує всі плани з виробництва тракторів, так і довозу їх із-за кордону та разом з ним всіма силами допомагає розвинутись нашому державному виробництву тракторів.

Наркомзем також вживає заходів, щоб трактори, як привезені із-за кордону, так і вироблені у нас дома, попали на село.

Придбати трактор одному окремому господарству неможливо, бо він дорого коштує та й робити ним в малому господарстві не вигідно. Тому Наркомзем через свої земельні органи за допомогою с.-г. кооперації **організує на селі спеціальні так звані машинові товариства**.

Машинові товариства на свої товариські гроші купують трактор і колективно ним користуються.



Положение тракторного дела.

„Фордзон“ в особом почете у селянства.

Президиум Госплана СССР просмотрел доклад Есина о положении тракторного дела. Из всех сделанных крестьянами заявок на тракторы, 87 процентов приходится на тракторы «Фордзон» и 13 процент. на тракторы других типов. Преобладающая часть покупателей — сельско хозяйственные артели, коммуны и коллективы.

50 процентов владельцев тракторов приспособили их для работы зимой на мельницах и лесопильнях Стоимость тракторной вспашки в минувшую кампанию колеблется от 5 до 6 руб. на десятину против 8—10 рублей, обычно уплачиваемых за конную тягу. Урожайность десятины при тракторной обработке выше на 15—25 пудов.

Президиум Госплана признал желательным образование специального фонда для кредитования заводов, занятых тракторостроением.

Думка №282 від 14.12.1924

Працювати трактором треба вміючи. Не кожен це зробить, цієї справи треба навчитись. Але Наркомзем і про це своєчасно піклується. Через с.-г. кооперацію Наркомзем організовує спеціальні курси. На цих курсах вивчаться інструктори-трактористи. Коли ці інструктори вивчуть добре тракторну справу, тоді вони вже навчають власників трактору як ним керувати.

Давши трактора на село, та розказавши як ним користуватись, не треба думати, що справа вже закінчена. **Треба ще трактор забезпечити паливом та мастилом**. Цю справу Наркомзем провадить також за допомогою с.-г. кооперації. Тут Наркомзем допомагає їй стежити за роботою. Наркомзем також стежить, щоб тут же на місцях кооперація мала окремі

частини від трактора. Це для того, щоб коли поламається під час роботи будь яка частина трактору, то щоб можна було тут на місці, не гаючи часу її замінити иншою.

Наркомзем не забуває власників трактору й після того, як забезпечить їх всім потрібним для тракторної роботи. Тільки під час роботи можна виявити ті чи инші хиби в тракторі. Хиби трактору Наркомзем мусить знати, щоб потім попередити заводи, щоб вони ці хиби в тракторові виправили. Придатність до роботи кожної системи тракторів треба також знати Наркомземові. Це для того, щоб не купувати непридатних тракторів.

Тому Наркомзем доручає всім установам, що продають трактори, брати від покупців підписки в тім, що вони мусять повідомляти через Сільський Господар Наркомзем про те, як працює трактор, що гальмує його роботу, скільки витрачається палива й мастива та які трапляються поломки.

Наркомзем вживає заходів, щоб селянство, яке замовило трактори, на весну їх одержало й пустило в роботу. Наші заводи не зможуть постачати всіх замовлених тракторів. Тому Наркомзем ухвалив через відповідні організації купити за кордоном і до лютого місяця привезти 500 тракторів системи «Фордзона». Трактор цієї системи вже випробувано у нас: він дешевший за инші трактори, легший, простіше збудований і зберігає більше палива й мастива. Крім цього, складено угоду з нашими заводами про те, щоб вони на 1 лютого 1925 року здали всі трактори, що підрядились зробити.

Тепер Наркомзем виробляє умови найзручнішого для селян кредитування. Про цю справу надійшло багато заяв від колективів, земельних громад і инших які бажають придбати трактора, але не мають стільки коштів, щоб на них можна придбати трактор.

Г-ський.

Селянська правда №135 від 24.12.1924.

Де та як купити трактори

Беручи на увагу великий попит селян на трактори, радянська, влада вживає заходів, щоб дати селянам змогу купувати трактори.

На державні кошти вже замовлено 600 тракторів закордоном та 85 тракторів у себе вдома. Ці трактори почнуть продавати в середині або наприкінці лютого. Коштуватиме один трактор від 1800 до 2000 карбованців. Можлива відстрочка кредиту на три врожаї.

Трактори продаватимуться в кредит на таких умовах. Коли купується трактор, то виплачують 20 відсотків (цебто біля 400 карб.), а решту грошей виплачують в два строки рівними частинами наприкінці 1925 та наприкінці 1926 року. Ті, що бажають купити трактор, насамперед мусять надіслати замовлення до сільсько-господарських кредитових товариств, або безпосередньо до Губсельбанку.

Найбільше продаватиметься тракторів системи «Фордзон». Силу цей трактор має в 12 кінських сил при роботі з плугом або при перевозці ваги та 20 кінських сил, коли він працює на одному місці як двигун. Опалюється трактор «Фордзон» гасом. На оранку однієї десятини витрачається гасу – 1 пуд. 20 фунтів.

Цей трактор «Фордзон» добре випробуваний. Як працює цей трактор, бачили селяни Катеринославщини, Одещини та Донеччини, а також де-які округи инших губерень. По цих місцевостях користувались тракторами «Фордзон» 1922, 1923 та 1924 року.

Продаватимуться також трактори другої системи (инакше зроблений, ніж «Фордзон») — «Запорожець». Ці трактори виробляє завод Сельмаштресту в Великому Токмаку на Катеринославщині. У лютому місяці цих тракторів піде на продаж біля 40 штук.

Трактор «Запорожець» має таку силу, як і «Фордзон» це-б-то 12 кінських сил при оранці та 10 кінських сил на шківі (коли, значить, робить установлений на однім місці). Трактор «Запорожець» ще мало відомий селянству. Він зручніший, ніж «Фордзон» тим, що простіше зроблений та опалюється не гасом, а нафтою, що дешевша гасу.

Отже селянам, що добре знають нафтовий двигун, легше буде працювати з «Запорожцем», аніж з «Фордзоном». «Фордзоном» може працювати тільки фахівець-тракторист. Трактори «Запорожець» продаватимуться конторами Укрсельмаштресту (колишньої Село-Техніки»).

Як ми вже говорили, трактор коштує чимало грошей, але за рік обробляє біля 200 десятин землі, а також ним можна молотити багато хліба. Отже купувати трактори вигодніше колективним господарствам та ріжним селянським об'єднанням, а також тракторним товариствам. Трактори продаватимуться в кредит тільки тим колективам та об'єднанням сільсько-господарським, що мають не менше 150 десятин землі.

Кожне об'єднання, що думає купити трактора, мусить знати, що найкраще використати трактор можна тоді, коли біля трактора працюватиме фахівець-тракторник. Досвід показав, що добре б було, коли б фахівець був членом колективу чи то об'єднання. Тоді й трактор не так часто псуватиметься та й палива витрачатиметься менше. Взагалі трактор обходитиметься дешевше.

Ось саме задля цього відкриватимуться курси фахівців-тракторників. На ці курси кожне об'єднання, що купує трактор, зможе надсилати

одного або двох своїх членів, щоб вони навчились робити трактором. Також будуть організовані майстерні та кузні для ремонту тракторів. При цих майстернях будуть майстри, що виїжжатимуть на місця й даватимуть поради власникам тракторів.

Потім своєчасно треба придбати паливо та мастила для трактора (нафти тощо), щоб не доводилося їхати за паливом до нафтосиндикату саме тоді, коли треба працювати. Зробити запас палива для трактора можна лехко. Для цього тільки треба мати бочку, а нафту для тракторної роботи нафто-синдикат видає в кредит на цілий рік по пільгових цінах. Для цього треба заздалегідь одержати в Земвідділі посвідку про те, скільки треба нафти для роботи тракторів. Держава всіляко допомагає селянам купувати трактори та доцільно їх використувати. Треба щоб і селяни з свого боку виявили самодіяльність й охоче брались за цю справу.

За ріжними вказівками та порадами про те, як придбати трактора, треба звертатись сільсько-господарських кредитових товарного, Губсельбанків та Земвідділів.

Я. Співаков.

Селянська правда (Харків) №135 від 24.12.1924.

ПЛАН РАСПРОСТРАНЕНИЯ ТРАКТОРОВ НА УКРАИНЕ

(из заседания УЭС под председательством В. Я. Чубаря)

По докладу представителя Тракторного комитета о плане распространения тракторов на Украине УЭС признал необходимым возложить на Укрсельбанк прием, сборку, и отправку на места тракторов. Главными районами сбыта тракторов установлены: Екатеринославская, Одесская, Донецкая, Полтавская и Харьковская губернии.

Тракторы будут предоставлены хозяйствам на началах сельскохозяйственного кредита с условием: обязательной уплаты покупателем при получении не менее 20% полной стоимости трактора; остальная сумма, должна быть погашена равными частями в три срока не позже конца 1927 гола.

Тракторы будут отпускаться только кредитоспособным крестьянским объединениям, коллективам, государственным и кооперативным сельскохозяйственным организациям и особым тракторным крестьянским товариществам, имеющим в своем пользовании не менее 150 дес. земли каждое.

Прием заявок на покупку тракторов и оформление сделок на продажу производятся губсельбанками не позже 1-го февраля 1925 года. Укрсельбанком будут организованы курсы по трактороуправлению.

Украинский экономист (Харьков) №71 від 24.12.1924.

ТРАКТОРО-БУДІВНИЦТВО Й УКРАЇНСЬКА ПРОМИСЛОВІСТЬ

Укрсільмаштрест має річне завдання збудувати 300 тракторів. Для виробки де-яких частин, які не можуть виробити підприємства тресту, дані замовлення нашим підприємствам. Так, на Харківському паротягобудівельному заводі замовлено колінчаті вали, на Макіївському заваді Південно-сталі – ковані шестерні і т. д.

Укрсільмаштрест замовив за кордоном цілий комплект верстатів для виробки тих частин, яких не достає для виробки тракторів. У виробництві тракторів зараз помічається де-яка затримка через те, що на заводи ще не надійшли бандажі і де-які частини тракторів. Випуск частин на заводі «Червоний прогрес» іде успішно, а тому, коли надійдуть своєчасно замовлені частини, завод зможе виконати свій виробничий програм.

Останніми часами Укрсільмаштрест розробляв справу про зміну конструкції деяких частин двигуна. Для поліпшення конструкцій двигуна трест гадає замовити в Німеччині 3-4 ріжних типи двигунів, щоб сконструювати такий двигун, який був би легким і економним.

Більшовик (Київ) №296 від 30.12.1924.

ТРАКТОРЫ ДЛЯ НАРКОМЗЕМА

Харьковское отделение ленинградского Госмаштреста предложило продать украинскому Наркомзему тракторы типа «Фордзон» в 20 л. с., изготовляемые на заводе «Красный путиловец». Тракторы эти по конструкции и производительности не уступают американским. Трест может предоставить Наркомзему к 1 апреля 120 тракторов и после по 100 тракторов ежемесячно. Цена трактора 2700 рублей франко – Ленинград.

Коммунист (Харьков) №298 від 31.12.1924.

СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО

Механізація сільського господарства

Наш урожай

Трактори селянам

Робітники копальні (на Катеринославщині) імени Комуністичного Інтернаціоналу на свої гроші купили й подарували підшефному селу Городищу трактора.

На урочисту передачу трактора зійшлися селяни околиць.

Другого ж дня трактором почали працювати.

Червоний шлях (Зінов'євськ) №3 від 04.01.1925.

1925 РІК

Селянская лошадь и селянский трактор

Сельское хозяйство перед весенним посевом.

Заместитель Народного Комиссара Украины тов. Одинцов сообщает:

— Недохват рабочего скота на Украине составляет около 48 тысяч голов. Особенно чувствуется этот недостаток в степной полосе.

К концу марта на село будут доставлены 400 заграничных тракторов и 800 советских. Донбасс закупил асмостоятельно 200 тракторов.

Для весенней посевной кампании Наркомзем отпускает на заготовку семян около 6 с половиной миллионов рублей. Миллион рублей отпускается специально на помощь незаможникам.

В нынешнем году будут землеустроены два с половиной миллиона десятин земли. В минувшем году землеустроено было только полтора миллиона.

Общее положение бедняцкого хозяйства таково, что только дружная общественная работа может спасти его от закабаления. Беднота должна стать на путь кооперирования.

Красная армия №1133 від 10.01.1925

Наш трактор выдержал всесоюзное испытание

ЗАВОД ХПЗ

Нашим заводом в ноябре месяце был послан в Москву дня испытания трактор, третий по общему счету. Вернувшиеся недавно оттуда, сопровождавшие его рабочие передают следующее: трактор выдержал экзамен блестяще.

Испытывала его комиссия из авторитетных представителей Наркомзема, сельско-хозяйственной академии, ВСНХ, ЦК металлистов и представителей военных органов и др.

К трактору прицепили груз на колесах общим весом до 1200 пуд., который он беспрепятственно тащил по нормальному пути со скоростью 4-4,5 верст в час. С тем же грузом трактор свободно и легко поднимался на подъемы с грунтовой и песчаной дорогой, проходил по кочковому заболоченному лугу, по сыпучему прибрежному песку, в брод через реку, глубиной в полметра с песчано-илистым дном.

Средний вес прицепного груза на колесах, надежно перевозимого на всех встречавшихся проселочных дорогах при всяком их состоянии, признан комиссией не менее 16 тон (около 1000 пуд.), средняя же скорость на подъеме грунтовом – 3 версты в час, на песчаном – 3,5 версты.

Прибывшие в Москву для состязания коломенский 45 сильный, американский и обуховский 75-сильные тракторы были побиты нашим. Обуховский и американский, – сильнее нашего на 25 сил – не могли взобраться без груза на гору и застряли в болоте, так что их трактор ХПЗ «Коммунар» поочередно потом вытаскивал.

По заключению комиссии, 8-тонный (тонна – 60 пуд.) гусеничный трактор «Коммунар» оказался вполне пригодным не только для сельского хозяйства, но и для наших военных органов, так как он может надежно транспортировать не только неделимый военный груз весом до 9,5 тонн (570 пуд.), но и тяжелые поезда, обозы до 16 тонн, при скорости движения конских обозов.

Признано, что по сравнению со своим прототипом, немецким «ВД», с мотором в 38 лошадиных сил, наш трактор имеет более сильный мотор – до 65 лошадиных сил, при работе его на бензине. Прочность и надежность механизмов, в общем, также признаны удовлетворительными.

Однако, трактор еще несовершенен, и при испытании его обнаружились некоторые дефекты. В частности, комиссией признано целесообразным пользование при одолении подъемов нижней сцепкой, устроенной на тракторе для прицепки плуга, а не верхней, поднятой на 40 сантиметров.

Заводоуправление совместными усилиями технического персонала и рабочих, при дальнейшем испытании и исследовании должно добиться устранения недостатков трактора, упрощения и удешевления его. Этим мы более увеличим ценность трактора для нашего хозяйства и доступность его для наших крестьян.

ЭМЭЛ.

Коммунист (Харьков) №8 від 11.01.1925.

Трактори для села

На агрономичній губерніяльній нараді, що відбувається в Артьомівську, виступив з докладом заступник Народнього Комісара Земельних Справ т. Одинцов.

Тов. Одинцов повідомив, що всього на Україні слід придбати ще 48.500 голів робочоі худоби, Особливо тяжкий стан в степовій смузі, де робочоі худоби зменшилося у двоє.

Безсніжна зима та шкідники загрожують озимині. На заготовку насіння *Наркомзем дає 6.500.000 карб. та 1 мілійон виключно для незаможників.*

Далі тов. Одинцов повідомив, що в березні місяці одержимо *400 тракторів закордонних та 800 радянського виробу.*

Цього року буде переведено землеустрій на $2^1/_2$ мілійонах десятин (за минулий рік впорядковано півтора мілійона десятин)

Селянська правда №4 від 11.01.1925

СЕЛЯНСКОЕ ТРАКТОРНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

Управлением сельского хозяйства Наркомзема по заданию Тракторного комитета, разработан примерный устав селянского тракторного товарищества, в задачи которого входит совместная закупка тракторов и использование их на землях, находящихся в пользовании членов товарищества. В основу организации товариществ положено наличие 150 десяти земли в общем пользовании у их членов.

Коммунист (Харьков) №12 від 16.01.1925.

Президія ВРНГ

ТРАКТОРОБУДІВНИЦТВО НА ХПЗ. ...Далі був заслуханий доклад про тракторобудівництво на ХПЗ. Із докладу виявилося, що з огляду на відсутність у Півд.-Маш. треста коштів і неодержання через те верстатів з-за кордону, знижений програм тракторобудівницта на 1924-25 рік не буде виконано. Завод дасть тільки 102 трактори, які вже запродані.

Разом з тим відмічалось, що трактори ХПЗ є найбільш удосконаленими із всіх тракторів, що виробляються в Союзі республік, але вони надто є великими для нашого сільського господарства, а тому перед ХПЗ стало питання про будівлю більш легких (в 25 сил) тракторів.

Президія ВРНГ ухвалила виявити більш точно причини зменшення програму тракторобудівництва на ХПЗ, а ХПЗ запропоновано приступити до будівлі 25-силових тракторів, як найбільш пристосованих для сільського господарства.

Вісти ВУЦВК (Харків) №13 від 17.01.1925.

НОВЫЕ ТРАКТОРЫ

ХАРЬКОВ, 16-1. Выяснилось, что 50-ти сильные тракторы, изготовляемые ХПЗ, не имеют широкого сбыта вследствие громоздкости. В связи с этим, президиум ВСНХ предложил Южмаштресту приступать к постройке 25-ти сильных колесных тракторов, которые будут по своей силе и подвижности более подходящи для крестьянского хозяйства.

Всесоюзная кочегарка (Донецьк) №13 від 17.01.1925.

ТРАКТОРИ ДЛЯ УКРАЇНИ

З ОДЕСИ, 27-1. У зв'язку з прибуттям до одеського порту 600 тракторів системи Фордзон, сюди чекають приїзду спеціяльної комісії на чолі з Укрнаркомзовнішторгом УСРГ тов. Золотарьовим. Комісія зробить спробу прибувшим тракторам. У лютому до Одеського порту мусить прибути ще 480 тракторів, що їх закупив Держторг для України. Крім того прибуде 45 тракторів ріжних систем для вияснення їх здатности в порівнянні з тракторами Фордзона.

Вісти ВУЦВК (Харків) №22 від 29.01.1925.

100 тракторів – колективам

Минулим літом по де-яких районах посуха дуже знесилила селян-господарів. Не вродив хліб, не вродило й паші для худоби. Багато її спродано на зіму через безгодівлю. Прийде весна – тяжко тоді буде при весняних польових роботах. Окрема Комісія Ради Народніх Комісарів, яка має боротися з наслідками неврожаю, постановила: привезти з-за кордону 100 тракторів, виключно для України. Ці трактори ще до весни, буде розподілено Наркомземом по посушливих районах, що найбільш постраждали. В цих районах найменш лишилося робочої худоби. Трактори з великим успіхом її замінять.

По цих районах трактори, в першу чергу, підуть по колективах. Допомогти незаможницькій частині села – це повсякчасна, перша й головна турбота Наркомзему. Незаможники, що об'єднались в колективи, тепер матимуть цю допомогу в першу ж чергу. Тим більш, що трактором можна обробити великі поля, а не окремі лише смужки землі. А це ще раз нагадає нашому селянству, що колективне господарювання корисніше індівідуального (окремого), що використати машини в сільському господарстві можна тільки в великих господарствах, що господарювати спільно, гуртом і легше, і корисніше.

Змичка (Павлоград) №5 від 01.02.1925.

ТРАКТОР – СЕЛУ

Очередное заседание коллегии Уполнаркомвнешторга, состоявшееся под председательством тов. Золотарева, было посвящено обсуждению вопроса о снабжении села тракторами.

В целях продвижения тракторов на село Укрсельбанк заключил с Автопромторгом договор, по которому последний должен обслуживать техническую сторону тракторoснабжения. Автопромторг открывает курсы для обучения селян тракторному делу в Одессе, Николаеве, Екатеринославе, Харькове и Запорожье. Прибывающие из-за границы тракторы Автопромторг разгружает и собирает в своих базах.

В прениях но докладу отмечалось, что тракторное дело на Украине находится еще в весьма тяжелом положении. Импортированные 600 тракторов уже распределены между организациями, однако, спрос со стороны непосредственных потребителей на тракторы пока еще недостаточно выявлен.

Коллегия Уполнаркомвнешторга признала, что проведение тракторной кампании на Украине не вполне обеспечено. Признано необходимым обратить внимание Тракторного комитета на отмеченные в прениях моменты.

Коммунист (Харьков) №26 від 03.02.1925.

Про тракторову кампанію

Наркомзем України надіслав на місця обіжника в зв'язку з тракторовою кампанією, в якому дає вказівки й порядок переведення тракторової кампанії. Вказується на важливе значіння курсів для підготовки керовників тракторами. Слухачами курсів можуть бути представники колективів і об'єднань, що купують трактори.

Голос праці (Бердичів) №28 від 05.02.1925.

ПІДГОТОВНА ДО ТРАКТОРОВОЇ КАМПАНІЇ.

В зв'язку з майбутньою тракторовою кампанією, Наркомзем УРСР надіслав на місця обіжника, де дав вказівки про порядок переведення кампанії. В обіжникові підкреслюється важливе значіння курсів для підготовки робітників техників для тракторів. Курси буде утворено в ріжних місцях України. Слухачами курсів будуть представники колективів та об'єднань, що купуватимуть трактори.

Початок курсів намічено на середину лютого з тим, щоб до середини березня слухачі вже мали можливість приступити до практичної роботи.

Більшовик Полтавщини №29 від 06.02.1925.

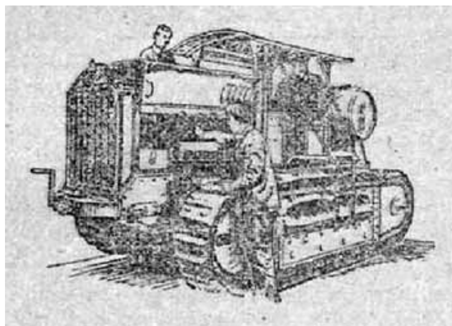
ТАНК, ПОДЫМАЮЩИЙ НОВЬ.

ДЕШЕВЫЙ ТРАКТОР—КРЕСТЬЯНИНУ.

Тракторостроение – новое дело для харьковского паровозного завода. Тракторный цех – заводская гордость. Еще не так давно, на идею тракторостроения многие из представителей советских и хозяйственных органов смотрели с недоверием, а спецовские верхушки заранее дело это осуждали на неудачу.

Но вот прошло всего 9-10 мес. с памятного первомайского дня, когда был выпущен первый пятидесятисильный гусеничный трактор, построенный паровозниками буквально «голыми руками». Все «гадания» о неудачах были разбиты. На тракторостроение стали смотреть, как на дело, которому предстоит большое будущее.

За это время наш трактор прошел испытание в экономии им. т. Фрунзе, поработал в Карловке, вызвал похвалы и одобрение старых опытных агрономов и, наконец, последний экзамен и блестящую победу на московском двухмесячном испытании и соревнований с целым рядом своих собратьев из других заводов.



Новый трактор, сделанный на ХПЗ.

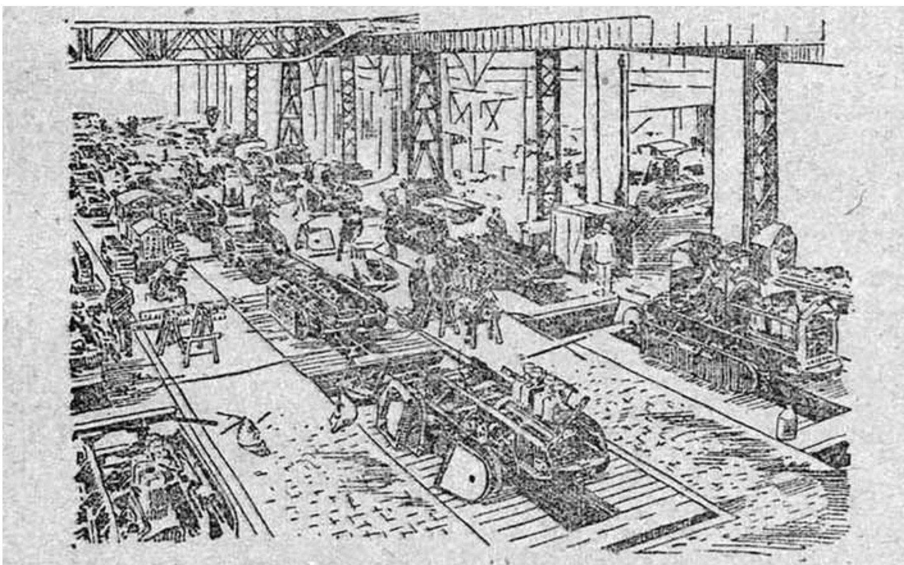
Таким образом, наш молодой трактор, оказался лучше, мощнее своего прототипа – гусеничного «ВД». В цехе имеется 10-12 готовых тракторов, а 10 находятся в стадии сборки. В специально пристроенном к тракторному цеху корпусе для сборки работа будет производиться по системе Форда. Уже теперь, на 3-х параллельных движущихся платформах, одновременно начата сборка 3 тракторов; примыкающий перпендикулярно по всей длине сборного отделения тракторный цех разбит колоннами на 10 длинных пролетов. Между рядами станков, в каждом пролете проходит электрический велосипедный кран, который частично уже изготовлен и работает; каждая часть трактора, изготовляемая в том или ином пролете, будет этим краном доставляться в сборный цех на платформу…

Сам цех чистый, светлый, с хорошей шашечной настилкой. Он выгодно отличается от всех других цехов завода. Вся работа в цехе ведется и строится по принципу массового производства; при конторе цеха усиленно работает технико-распределительное бюро, занимаю-

щееся выработкой инструктивной карточки на каждую деталь трактора. Карточка будет указывать порядок операций, потребных для обработки той или иной детали. Карточка прикрепляется к определенному станку с указанием времени, потребного на обработку…

В цехе теперь работает около 500 человек. До сих пор главным препятствием в развертывании работы цеха было отсутствие средств для закупки новых станков. Теперь, с получением денег, а также с прибытием постоянного начальника, работа пошла усиленным темпом. Лихорадочную работу ведет инструменталка, работающая в две смены. С прибытием станков цех будет пущен полностью с расчетом изготовления одного трактора в день, одной сменой, и тогда, несомненно, уменьшится покупная цена трактора, которая теперь еще высока для крестьянских хозяйств. *ЭМЕЛ*.

Коммунист (Харьков) №32 від 10.02.1925.



Тракторный цех—гордость завода.

ПРИБЫТИЕ ТРАКТОРОВ

ОДЕССА.11. В порту закончена разгрузка 200 тракторов, прибывших из Америки на пароходе «Ориент». Пароход ушел в Новороссийск, где сдаст еще 1300 тракторов. Закончена также разгрузка 300 тракторов, привезенных на пароходе «Корсунь». Из выгруженных в Одессе 600 тракторов 400 отправлено в различные города Украины, остальные оставлены в Одессе и будут распределены по округам.

Коммунист (Харьков) №34 від 12.02.1925.

Вторник, 24-го февраля 1925 года. № 44 (460). ПРОЛЕТАРИЙ

Американские тракторы прибыли.

(От нашего Одесского корреспондента).

Мерно покачиваясь бортами, в Одесский порт вошли два американских парохода «Ориент» и «Корсунь» и бросили свои якоря.

Привезли американские тракторы. Все заволновалось и засуетилось.

Днем пристань была запружена любопытствующими.

Двое крестьян в теплых кожухах и широких сапожищах посматривали, как тяжелые краны лебедок опускали свою цепь в глубину люка и извлекали оттуда ящики с надписью — «Ford» — («Форд»).

Визгливо скрипит трос на лебедке. Медленно раскачиваясь, выплывает наружу трактор и, маяча в воздухе, опускается на трап. Железные руки грузчиков перебрасывают его на площадку.

Вечером вагоны покатятся по селам Украины и повезут селянам 380 стальных лошадей, полученных из Америки.

Одесса. Фабиан Гарин.

Выгружают тракторы.

Отправка тракторов на село.

Как работает трактор «Фордзон»

Средняя производительность четверть десятины в час. – Расход топлива на десятину — полтора пуда керосина. Трактор машинизирует сельское хозяйство

Основное достоинство трактора – его дешевизна. Из заграничных тракторов, имеющих спрос у наших крестьян на первом месте, приходится поставить тракторы системы «Фордзон». Такую известность «Фордзона» надо приписать не столько совершенству его конструкции, сколько необычайной дешевизне машины. В Нью-Йорке (Америка) трактор стоит без плуга около 865 рублей. Объясняется это тем, что строит «Фордзоны» зав. Форда – один из самых больших в мире

автомобильных заводов, где механизация и использование труда рабочего доведены до последней степени совершенства.

Отличительной чертой системы трактора «Фордзон» является отсутствие рамы, которая заменена отливкой. Четырехтактный мотор 20 лошадиных сил, работающий на керосине помещается в передней части отливки. Скорость у трактора «Фордзон» от 2 до 10 с пол. верст в час. Задний ход дает около четырех верст.

Как управлять трактором.

Управление – автомобильного типа, то есть при повороте руля поворачиваются оси колес, но не передок. При работе правые колеса трактора идут в борозде, что неудобно для тракториста, ввиду перекоса седла. Трактор имеет шкиф, который служит для передачи движения, когда трактор работает, как неподвижный двигатель. Вес всей машины с водой, топливом и механиком около 90 пудов.

При испытании трактора «Фордзон» на машиноиспытательной станция Тимирязевской с. х. академии (под Москвою) выяснилось, что средняя производительность с 2-х лемешным плугом (захват 75 см) и глубине пахоты на 15 сантиметров – четверть десятины в час. Средний расход топлива при тех же условиях: керосина полтора пуда масла 6 с половиной фунт. на десятину.

При испытании трактор легко переходил канавы глубиной до одного аршина, вполне справляясь с обычными неровностями дороги. В обращении и управлении трактор удобен хотя требует особенно внимательного ухода в первое время работы когда прирабатываются трущиеся части.

Работа в глухой деревне при малоопытном механике по своим результатам сильно разнится от испытания на хорошо оборудованной станции. Кроме того, при отсутствии достаточной опытности у механика могут возникать несчастные случаи. В Муганской степи (Закавказье) за один год случилось пять несчастных случаев с тракторами, окончившихся смертельным исходом для трактористов.

Советский «Фордзон».

В настоящее время тракторы типа «Фордзон» строятся и в России. Осенью этого года были испытаны в Тимирязевской с.-х. Академии первые экземпляры, выпущенные нашим заводом «Красный путиловец» (в Ленинграде). Всестороннее испытание показало, что тракторы советского производства ни в чем не уступают американским, а по прочности материала даже превосходят их. Единственно в чем наши заводы не могут еще конкурировать с заводом Форда – это цена.

Молодая гвардия (Одесса) №344 від 20.02.1925.

РАДЯНСЬКЕ ЖИТТЯ

Ще трактори з Америки.

Для Артемівської губерні прибуло з Америки 200 тракторів. Селяни ще подали заяв на 500 тракторів.

Самі будуємо трактори.

На Брянському машино будівельному заводі влаштовується майстерні, щоб виробляти трактори. Що-року завод випускатиме 200 тракторів.

РУССКИЙ ТРАКТОР

Русский инженер Ветчинкин изобрел новый трактор, который может двигаться и при бездорожье и по реке. Зимой и летом трактор может перевозить грузы в несколько сот пудов.

Вечернее радио (Харьков) №47 від 27.02.1925.

РАЗВЕРСТКА ТРАКТОРОВ

Губземуправление закончило тракторную кампанию. Распределено 185 тракторов системы «Фордзон» исключительно среди колхозов и с.-х. товариществ. Крестьяне с радостью встретили прибытие тракторов. Заканчиваются тракторные курсы для крестьян. Курсанты являются членами колхозов и с.-х. товариществ, приобревших тракторы.

Коммунист (Харьков) №52 від 05.03.1925.

Чи піп, чи трактор.

Дормоїда проженеш—краще житимеш.

...Зараз кожне, навіть невелике село в 300-400 дворів має змогу придбати відразу чотирі трактори. Зробити це можна ось як: майже в кожному селі є піп, є дьякон, є дяк. За рік всі троє зо своїми родинами проживають не менше двох тисяч карбованців, цеб-то з'їдають цілого трактора (ця машина коштує 1.900 карб.) Гроші їм з неба не падають. Ці дві тисячі карбованців збіраються з отих п'ятаків, копійок, яєць, з того сала, масла, курей, качок, отого полотна, борошна, паляниць, меду, книшів, що баби тягнуть попові по суботам, неділлям, на різдво, на Великдень, в пости і т. д.

Остаток не помітно для себе селяни в кожному селі, де є 300-500 дворів викидають на вітер не дві копійки, не два карбованці, а дві тисячі карбованців, цебто цілого трактора щороку.

При покупці трактора за нього всіх грошей зразу платити не треба, а дається тільки 25% того, що він коштує. Таким чином одмовся село від попів, воно зразу має можливість закупити не одного, а чотирі

трактори. А вже підраховано, що оці чотирі трактори в перший же рік поліпшують добробут села в п'ять разів, цебто прибутки селян від хазяйнування збільшуються от в стільки разів.

Коли село матиме чотирі таких машин, то кожен селянин матиме можливість піднімати оті ранні апрільські пара, що дають найвищий врожай озимини.

Юр. Колесниченко.
Зірка (Катеринослав) №17 від 06.03.1925.

Продали дзвона, купили трактора.

Селяни села Бирюча Балта Царицинської губерні вирішили продати церковного дзвона, а на гроші, що одержать за дзвона, купити трактора.

Радянське село №49 від 28.02.1925.

Засідання Тракторовсго комітету.

5 березня відбулося засідання Тракторового комітету, на якому були заслухані інформаційні доповіді представників Укрсельбанку, Автопромторгу і Держторгу щодо тракторової справи. В доповідях було повідомлено про кількість одержаних тракторів і иншого знаряддя, про росподіл тракторів і т. инш.

До останніх часів прибуло з-за кордону 600 тракторів, які росподілені таким чином: через Донецький Губсельбанк – 200, для Харківщини – 50, для Катеринославщини – 39, для Запоріжжа – 44, для Миколаївщини – 50, для Полтавщини – 40 і для Зінов'євська – 32. Останні – 143 трактори призначаються для Одещини, Радгоспотресту і инших покупців.

Крім тракторів одержано з-за кордону 400 плугів, 400 ящиків запасних частин до тракторів і 400 запасних частин для плугів, 45 комплектів крил для тракторів, 250 штук лемехів в 12 д. і 950 штук лемехів в 14 д. Розподілено для Харківщини 50 плугів, для Катеринославщини – 39, Запоріжжа – 44, Миколаїва – 50, Полтавщини – 40, Зінов'євська – 32.

Представник Укрсельбанку повідомив, що всі трактори можна вважати запроданими за повідомленнями з місць. Що торкається вартості тракторів, то ціна Фордзону встановлена в 1600 карб., а на трактори

«Запорожець» 1400 карб. Одначе можна гадати, що по виясненню усих витрат можна буде зробити де-яку знижку з цих цін.

Далі заслухана була інформація про тракторні курси, що відкриті в 6 пунктах: в Харкові, Катеринославі, Запорожжі, Одесі, Миколаїві та Зінов'євську. На курсах є 221 курсанта, але вони проходять без повної нагрузки, що пояснюється тим, що на місцях, як повідомляють, є деяка кількість вже підготовлених до тракторової робота техніків. Слухачами курсів є представники артілів, колективів, кооперативів і т. и.

Після заслухання доповіді була ухвалена низка постанов, в яких констатується своєчасність прибуття, прийомки і розподілу тракторів. Робота курсів визнається задовольняючою. Констатується далі, що одержані трактори відріжняються своєю конструкцією від торішних, а тому виникає справа про постачання частинами старих тракторів. Визнано за необхідне виїзд членів Тракторового комітету для ознайомлення з роботою курсів біля Харківщини.

Вісти ВУЦВК (Харків) №54 від 07.03.1925.

Внимание трактору!

В Донбасс несколько времени тому назад прибыло 200 тракторов системы «Фордзон», купленных Губсельбанком в Америке. Это первая крупная партия тракторов: до сего времени количество их в губернии исчислялось единицами. Внедрение 200 тракторов в губернии должно будет сыграть крупную роль в дальнейшей машинизации сельского хозяйства. Поэтому усиленное внимание со стороны советских и кооперативных организаций должно быть сосредоточено на планомерном использовании тракторов. Успех или неуспех первого начинания надолго определит тяготение или неприязнь селянина к трактору.

Общее состояние с инвентарем в сельском хозяйстве губернии достаточно благоприятно для того, чтобы трактор мог приобрести авторитет селян. В губернии имеется до 44 проц. хозяйств без рабочего скота. Обеспеченность рабочим скотом вообще такая, при которой на лошадь вместо нормальных 3,6 дес. приходится 5,9 дес. Кроме сего, рост рабочего скота не поспевает за ростом посевных площадей. Потребуется целое десятилетие нормальных условий, чтобы посевные площади сбалансировались с рабочим скотом. Все это достаточно объясняет наплыв заявок на покупку тракторов со стороны селян с того момента, как трактора пришли в губернию.

Закупленные трактора по своей системе и стоимости также могут заслужить доверие селянства. Объективная обстановка вполне благоприятна для завоевания трактором своего места в хозяйстве. Успех

дела зависит от умелого подхода к порядку его использования. К сожалению, здесь не все обстоит благополучно. Наблюдаются опасные моменты, которые необходимо устранить и возможно скорее. Наиболее опасное заключается в неправильной оценке многими товарищами того, кому преимущественно надо продать трактор.

Президиум установил такой порядок. Трактор продается в первую очередь колхозам, имеющим достаточную для полного использования трактора площадь земли, во вторую – земельным обществам, перешедшим к общественным севооборотам с обязательством затем перейти на устав машинного товарищества, отдельным группам крестьян, образующим общество для совместного использования трактора. Для лучшего обслуживания инструктированием предполагалось насаждение тракторов гнездами. Внедрение тракторов таким путем требует углубленной подготовительной работы среди селянства, равно как и самый подход к обучению владельцев тракторов более сложный.

В большинстве случаев местные работники устрашились трудности этой работы и пошли по линии наименьшего сопротивления: стали распределять тракторы по колхозам без учета количества земли в них и по кредитным товариществам для организации прокатных пунктов, позабыв о том, что в последнем случае трактор даст значительно увеличенную стоимость обработки. Уклон этот в полной мере до сих пор не изжит и здесь кроется большая опасность дискредитации трактора в глазах селянина.

Необходимо не останавливаться перед трудностями, а их преодолевать упорной работой. Успех дальнейшего развития дела тракторизации будет всецело зависеть от энергии местных советских и кооперативных организаций. ***М. Чернов.***

Всесоюзная кочегарка (Бахмут) №56 від 10.03.1925.

Тракторний цех Харківського паротягобудівельного заводу гадає в цім році випускати щомісяця по 25 тракторів. Кожен трактор – на 25 кінських сил.

Радянський статистик (Харків) №10 від 27.03.1925.

ПЕРШИЙ ВИПУСК КУРСАНТІВ-ТРАКТОРИСТІВ.

У цю неділю в Харкові відбудеться перший випуск курсантів-трактористів, що вивчалися на спеціальних курсах на фермі Ново-Олексієвка при Харківському Сільсько-Господарчому Інституті. З 32-х курсантів буде випущено 30. Всі вони є членами колективів. Курсанти демонстрували перед спеціальною комісією їзду на тракторах і знання механізму тракторів «Фордзон». В найближчому часі відбудеться другий випуск трактористів.

Більшовик Полтавщини (Полтава) №70 від 28.03.1925.

ТРАКТОР ТА ЗМІЦНЕННЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА.

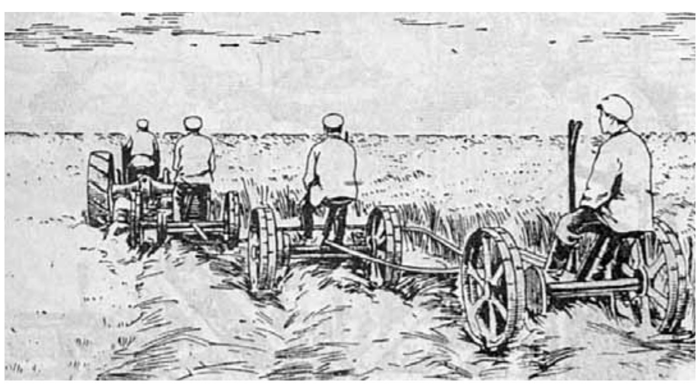
Навряд чи слід тепер кому небудь доводити, що дрібнополосиця та трьохпілля є загибель для господарства. Також всі добре розуміють, що дуже тяжко об'єднати в колектив по спільній обробці землі таких господарів, які мають неоднакові родини, неоднакову кількість реманенту, коней та инш. Але зовсім инше ми бачимо коли з'являється трактор і навколо нього організується товариство. Тоді трактор мимоволі примушує населення порівняти потреби, встановити спільну мету, завести багатопільний сівозмін та проводити спільну обробку полів, чим досягається висока продуктивність праці с.-г. населення.

Оранка.

Трактор «Фордзон» з 2-х корпусним плугом має захват 28 і виорює за 10-годинний робітничий день на глибину 4 вершка 2,5 десятини, але беручи на увагу те, що робітничий день тягнеться 16 годин, то за 16 годин він виоре в такий день 4 десятин. При оранці на 4 верш. цілинної землі трактор зпалює 1 п. 15 ф. гасу, та для змазки 4 фун. масла, а коли земля мякка, то біля 1 пуда. При цьому треба зазначити, що чим довші заїзди, тим більше досягається продукційність. І навпаки, коли орати дрібні й короткі загонки, то трактор виоре менше й витратить гасу на десятину більше.

Боронування.

Під час боронування до трактора можна причепити 22 фута (3 саж.) зубчатої борони або дві 7 футових діскових борони. При боронуванні дісковою бороною він робить в два рази більше того, ніж виоре, а зубчатими в 4 рази більше. Слід причеплювати як можна більше борон з тим, щоб найповніше використати його силу. Середня витрата гасу на десятину 15 фунтів та біля 2 ф. масла.



Посів.

При посіві слід причепити як можна більше сіялок: з 2-3 сіялками трактор працює дуже добре і посів

дуже вигодний. В день можна засіяти 20-25 десятин. Витрата гасу на десятину біля 10 ф.

Косовиця.

Трактор може тягти три сінокосарки або 4 лобогрійки, або дві (8 та 6 фут.) снопов'язалки, або 8 футову снопов'язалку та 1 діскову борону, що чіпляється ззаду для лущіння стерні. Витрата гасу на десятину біля 12 ф. та 1,5 ф. масла.

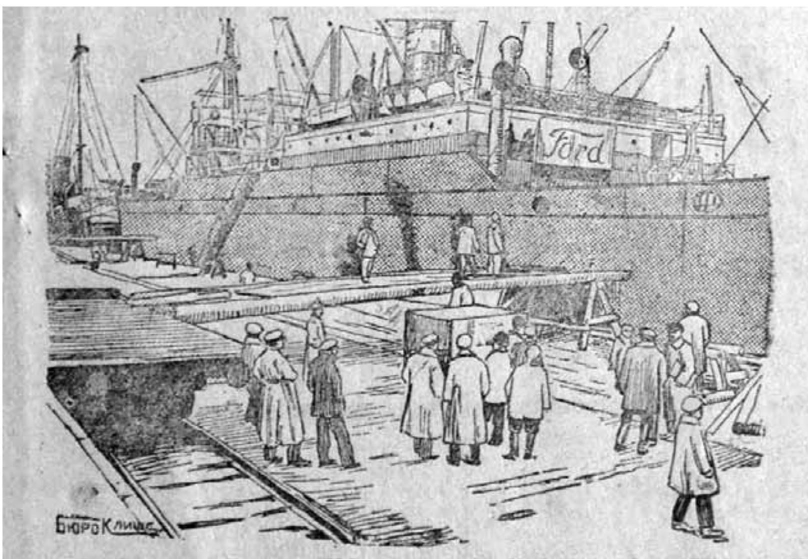
Молотьба.

Не менше вигодно й молотити трактором. Для того, щоб привести в рух 10-кінну молотилку, трактор використає 12 сил, при чому на кожну робочу силу в годину він бере трохи менше 1 фунта, а при 10 годинах праці потрібуватиметься 12х1х10 = 120 ф.=3 пуди гасу та 3 ф. масла. Вимолотити можна 150 кіп або в середньому 1000 п. в день. На установку трактора на молотилку потрібується 30 хвилин.

Перевозка.

Трактор «Фордзон» по битому шляхові може везти 200 пудів зі скорістю 12 верст в годину. Звичайно вважають, що трактор з грузом в 200 пудів витрачав на кожну версту 4 ф. гасу та 0,5 ф. масла, без грузу біля 2 ф. гасу. Висновки ясні самі собою. *П. Ш.*

Червоний шлях (Зінов'ївськ) №70 від 28.03.1925.



До Одеси доставлено 500 тракторів —Фордзонів для СРСР. На нашому малюнкові—мент розгрузки прибувших тракторів в Одеському порту.

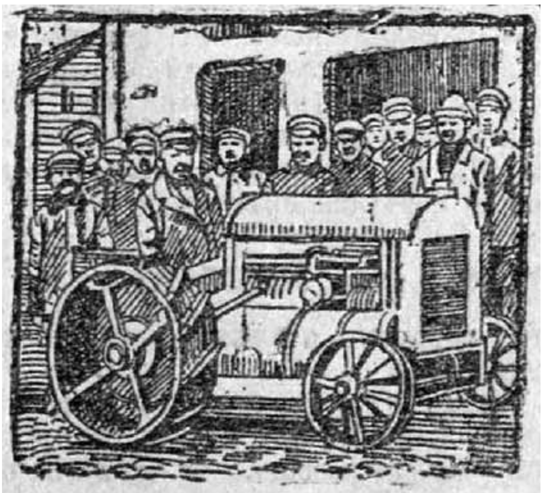
Скриня з трактором, з написом „Форд" спускається на пристань.

Як будемо будувати трактори

Цього року селянство Радянського Союзу одержить 6300 тракторів. З них більше як 2000 буде збудовано на радянських заводах.

Харківський паровозо-будівний завод випустить 300 тракторів – «Комунар», гусеничного зразку. 100 тракторів «Холт» теж гусеничного зразку, на 45 сил випустить колишній **Обухівський** завод.

Колишній **Путилівський** завод випустять 500 штук 22 сильних тракторів типу «Фордзон». На **Коломенському** заводі буде виготовлено тисячу тракторів на 30 парових коней кожний, під назвою «Коломенець».



Український Сельмаштрест випустить 300 тракторів на 12 парових коней кожний, на зразок відомого трактора «Запорожець». І нарешті, завод «Возрождение», в країні німців Надволж'я випустить в світ 50 малосильних (на 10 сил) тракторів, конструкції Маминих.

Для селянського господарства найбільше підходять трактори на колесах, головне «Фордзони», «Коломенці», «Запорожці» та невеличкі трактора «Карлики» конструкції Маминих.

Виробництво тракторів іде в нас у двох напрямках: з одного боку ми будуємо трактори за найкращими чужоземними зразками, а з другого – будуємо трактори власних конструкцій. Машини власних конструкцій пристосовані до важких умов нашої країни. Вони не вибагливі, не тендітні, не делікатні і коло них не треба ходити, як коло якоїсь дорогої цяцьки.

У нас, в Радянському Союзі, не має ще спеціальних тракторних заводів, як за кордоном. Щоб збудувати їх, то треба багато коштів. Для будування тракторів ми пристосували на де-яких заводах гарматні майстерні, а на деяких вагонні майстерні. Це, звичайно, дуже ускладняє роботу, робить дорожчим виробництво.

Радянський Уряд має на думці щороку будувати тракторів удвоє більше, щоб нарешті зовсім позбутися залежности від чужоземців. Само-собою, що надалі прийдеться таки збудувати спеціальні тракторні заводи…

Радянське село (Київ) №57 від 29.03.1925.

Випускаємо тракторівців

Кілька днів тому на Харківщині в Новій Олексієвці відбувся перший випуск курсантів тракторових курсів. Усього випущено 30 тракторівців. Курсанти демонстрували перед іспитовою комісією працю на тракторах, свої знання й механику. Незабаром відбудеться другий випуск тракторівців.

Голос праці (Бердичів)№73 від 01.04.1925.

Цена номера 3 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь

ЛУГАНСКАЯ ПРАВДА

№ 75 (1887) Пятница 3-го апреля 1925 года. Год издания VIII

Сколько стоит трактор?

В «Луганской Правде» уже писалось о том, что Окрсельхозсоюз получил 40 тракторов для распределения по округу. Они распределены по колхозам, артелям, машинным т-вам и земельным обществам, перешедшим на правильный севооборот. К тому-же из полученных 40 тракторов, 3 трактора покупают за наличный расчет: завод «ОКЛ» Паровозо-строительный и Объединенная промышленность для своих подшефных сел.

5-го марта при Сельхозтехникуме (там и Опытное Поле) были открыты курсы трактористов-фордзонистов. Прибывшие курсанты крестьяне горячо принялись за учебу. Каждому хотелось скорее ознакомиться с работой тракторов и отправиться к себе в село для весенних работ, но это желание встретило препятствие в измененной цене на трактор.

При распределении тракторов было объявлено, что трактор стоит 1.800 руб., при чем дается рассрочка на два урожая: 25-го и 26-го года, при условии внесения задатка, в размере 25 п-ц стоимости трактора. Но потом Губсельбанком была объявлена ориентировочная цена 2.000 руб. при тех же сроках и том же задатке. Эта «ориентировочная» заставила многих курсантов уехать к своим товариществам для согласования с новой ценой и подписания обязательства.

Некоторые курсанты возвратились, приступив к занятию, а некоторые до сих пор еще согласовывают. Вполне понятно, что повышение цен на тракторы посеяло беспокойство среди курсантов и организаций, получающих трактора. «Те, кто нас посылал на курсы, заявляли курсанты, (а посылали их крестьяне) не уверены в том, что цены на тракторы не будут еще повышены». Изменением цен со стороны Губсельбанка курсы были нарушены.

Теперь часть курсантов выпущена к 1-му апреля, часть будет выпущена к 5-му, и часть к 15-му апреля, тогда как при определении сразу твердой цены можно было бы выпустить всех курсантов к 1-му апреля. К 15-му апреля относятся те курсанты, которые до сих пор не возвратились.

Тракторы будут выдаваться прошедшему курс трактористу и к месту назначения будут следовать своим ходом. **Теперь Губсельбанк сообщил твердую цену: трактор стоит 1.700 рублей с полном гарнитуром.** Рассрочка остается та же, задаток увеличивается до 500 руб. Последней цифрой возмущаться не следует, так как частью организаций задатки внесены в 500 руб., частью – по 425 руб. а маломощным, как исключение, допускается задаток 300 рублей.

Сельхозсоюз получил свидетельство на безакцизное получение для всех 40 тракторов горючих и смазочных продуктов. Это свидетельство действительно для четырех нефтескладов, как-то: Луганского, Алчевского, Краснолучского и Штеровского. Сложение акциза значительно удешевит вспашку и прочую работу трактора, а разбивка на четыре пункта сократит значительно расходы по доставке нефтепродукта. К тому же предполагается кредит на закупку нефтепродуктов до 12 месяцев.

Все предпринимается для того, чтобы приблизить трактор вплотную к сельскому хозяйству. Тракторизация села будет способствовать развитию и укреплению крестьянских хозяйств в Луганском округе.

В. Сысоев.

Луганская правда (Луганськ) №75 від 3.04.1925.

Перший трактор

В Черкаси прибув перший в окрузі трактор для незаможницьких артілів. Селяне урочисто зустріли цей трактор і у своїх промовах дякували Радянській владі за її піклування незаможнім селянством.

Радянський статистик (Харків) №11 від 03.04.1925.

До справи використання тракторів у селянському господарстві.

Цієї весни почнуть свою роботу на полях 600 тракторів «Фордзон», вивезені Укрсельбанком і розподілені майже виключно серед господарств коопернованого населення.

Величезний попит селянства на трактори задоволено дуже мало. І це примушує Держторт та инші організації порушувати справу про

довіз ще однієї великої партії тракторів з таким розрахунком, щоб їх одержати перед початком осінньої засівної кампанії.

Отже, загальний план тракторизації селянського господарства посушливих районів, накреслений Наркомземом ще торік у його «плані боротьби з посухою» і затверджений на осінній сесії ВУЦВК, починає цілком здійснюватись. За цим планом потреба селянського господарства багатоземельних посушливих районів України на трактори визначається числом 5000, що можна задовольнити на протязі 7 років. Видима річ, життя вже з самого початку висовує питання про скорочення цього терміну і збільшення числа тракторів, особливо, коли найближчі роки будуть урожайні. Навіть теперішнього маловрожайного року були випадки, коли сільські громади та групи заможніших господарів подавали вимоги на трактори за готівку.

Однак, сприятливі до цього часу перспективи поширення тракторів у селянських господарствах тільки тоді набудуть повної певности, коли селянство на практичних прикладах цілком твердо переконається в перевазі тракторного обробітку і його корисності та прибутковости для господарства, порівнявши до кінського обробітку.

Тільки тоді утворяться умови для масового поширення трактора і його революціонізаційного впливу на сільське землекористування, самою природою трактора, пристосованого тільки до обробітку великих дільниць, примушене переходити до колективних та кооперативних форм (колгоспи, громадські сівозміни, товариства громадського обробітку землі тощо).

К трактору нужен тракторист.

Через 10 лет понадобится 220 тысяч тракторов и целая армия трактористов. Крестьянство не справится без помощи государства. Наступит „тракторный голод".

Які ж у нас дані для того, щоб категорично твердити про ріжні переваги трактора? Крім чисто теоретичних підрахунків і данних закордонного досвіду, головним чином американського*), маємо також невеликий практичний досвід роботи кількох десятків тракторів у минулому році. Цей досвід виявив, що технічна перевага трактора перед конем дуже велика. Трактор дає, звичайно, оранку далеко кращу, врожаї по тракторній ріллі навіть на подальший рік трохи вищі, ніж врожаї на ріллі, зораній кіньми і т.д.

Отже, технічна перевага трактора сумнівів викликати не може, хоча є ще й тут деякі технічні справи, що їх треба дослідити в наших с.-г. умовах.

Але зовсім не так стоїть справа з економічною вигодою (рентабельністю) трактора, якщо порівняти його з конем. Торішній досвід

робота тракторів дав зовсім протилежний наслідок. Через ріжні причини, в першу чергу, через високу вартість кваліфікованої робочої сили (шоферів), через високі ціни на рідке паливо і через инші причини, робота тракторів дала збитки і, включаючи видатки на амортизацію машин, значно перевищила вартість оранки кіньми.

Зниження цін на паливо й шмаровидло для тракторів, притягнення до роботи на тракторах не найманої робочої сили, а самих селян, що купують ці машини, – все це повинно, безперечно, в значній мірі зменшити проти того року вартість оранки 1 десятини трактором; коли ринкова кон'юнктура цін на хліб сприятлива, то тракторна оранка може бути навіть дешевшою від кінної. Треба ще збирати масовий досвід роботи тракторів в умовах нашого сільського господарства. Через те велике значіння мають не тільки дати привезені 600 тракторів селянському господарству, сяк-так навчивши керувати ними найтямучішу селянську молодь, а й поставити серйозно подальше наглядання за їхньою роботою, щоб на основі наукових оброблених даних встановити певні технічні й економічні умови рентабельности трактора в селянському господарстві, в конкретній обстановці нашої сільсько-госп. дійсности.

Як і всяка наукова програма, ця програма спостережень над подальшою долею трактора в селянському господарстві повинна бути єдина. Треба відкинути всякі спроби кустарництва у цій справі, инакше матимемо зовсім незрівнювані і малоцінні наслідки.

Тільки на підставі зібраного таким чином і обробленого практичного досвіду, можна буде правильно розв'язати проблему тракторизації селянського господарства, посунувши його вперед по шляху усуспільнення.

І хай Наркомзем, Укрсельбанк та инші організації не заспокоюються на тім факті, що трактори в значному числі прибули до нас своєчасно, і що розподілено буде їх більш-менш правильно. Треба негайно організувати наукове обслідування їхньої роботи, щоб не розчарувати в них селянство і тим самим зразу ж не підірвати справу тракторизації селянського господарства.

М. ЛЕВЕНШТАМ (член колегії Наркомзему, - *авт.*).
Вісти ВУЦВК (Харків) №63 від 20.05.1925.

Трактор чи віл

Механізована обробка грунту – явище в нашому сільському господарстві нове й не випробоване. В той час, коли, напр., у Америці мало

не в кожного фермера є трактор або паровий плуг, у нас тільки в великих господарствах, як, наприклад, економії Цукротресту або Наркомзему, трактор поволі починає займати відповідне місце. Сільськогосподарські колективи (колгоспи), кооперативи, спілки, гуртки й инші об'єднання тільки тепер підходять до справи механізації обробки грунту, а поодинокі господарства, здасться, і не мріють придбати трактор.

Але ж і ці невеличкі, інколи занадто обережні спроби введення в наше сільськогосподарське життя механізації обробки землі зустрічають на своєму шляху і на словах і на ділі ворожість з боку не тільки селянина, але навіть і з боку де-яких агрономів і инших осіб, котрі так або инакше близько стоять до сільського господарства.

Міркування осіб, що вороже або підозріло ставляться до трактору, приблизно такі: трактор штука дорога, вимагає одночасової витрати великих коштів, як на купівлю самої машини, так і на придбання запасних частин, палива (нафти, або гасу, або бензину), масла, утримання постійного механіка, умілого поводження з машиною і т. д., а найголовніше те, що трактор не дає гною і обробка землі трактором коштує значно дорожче, ніж волом або конем.

— Ніякого я трактора не проміняю на старого рідненького випробованого і моїм дідом і моїм батьком круторогого вола, – кажуть ці, ніби то на перший погляд, поміркованi люди. Віл тобі і не шипить, і не ламається, тягне добре, і коштує дешевше, і гній дає, і клопоту з ним менше.

— Ні, ні на яку машину я не проміняю добрягу вола. Я за вола і не треба мені ні яких чужоземних вигадок. Працювали ж досі на волах; чому ж тепер він не здатний. Хіба земля змінилася, чи що?

І от гурток або колектив, наслухавшись і тих і инших балачок – і за трактора і проти трактора може сам себе запитати: а й справді, хто ж правду каже? Може воно й дійсно, не слід братися за незнайому справу, не витрачатись, не залазити в борги, а краще залишатися при старих засобах обробки грунту.

Давайте поміркуємо разом і добачимо тоді, на чийому боці правда.

Дійсно, найменший розміром трактор, такий, наприклад, як американський «Фордзон», коштує разів у п'ять дорожче, ніж одна пара гарних волів. Але ж, разом із тим, **щоб купити «Фордзона», готівкою треба внести лише 25%, а на решту 75% можна одержати кредит** в с.-г. банкові, а потім поволі виплачувати борг.

«Фордзон» штука складна, але ж не така вже, щоб наймати до нього дуже знаючого та дорогого механіка. **Найзвичайнісенька людина, коли пройде місячні курси трактористів, навчиться керувати трактором і ходити коло нього.** Кожен колектив дуже легко може знайти товариша для навчання на таких курсах, що влаштовуються Наркомземом. А то

й серед демобілізованих червоноармійців можна знайти шофера або тракториста, якому досить показати один-два раза, дати інструкцію, й він керуватиме машиною. Утримання такого тракториста буде коштувати дешево.

Купити палива та масла можна так само в борг під векселі в конторах Нафтасиндикату. Взагалі, витрати на ці речі не великі і купуються вони в такому розмірі, скільки вимагає план праці трактором, – на пів року, або на рік, не більше.

Кажуть, що обробка грунту трактором коштує дорожче, ніж волами або кіньми. Це не зовсім так. Треба ставити питання инакше. Яку оранку ви хочете зробити? Рівну, глибоку (наприклад, під буряки), швидку, чи просто хочете абияк подряпати землю? — Спитайте агронома і він вам скаже, що звичайно глибока й своєчасна оранка забезпечить вам певний урожай. А трактор якраз оре й швидко й своєчасно й глибоко. На яку глибину поставите, на таку й тягне.

Ви скажете, що і гарною худобою це можна зробити. Правда. Але ж не треба забувати, що гарної худоби тепер не так уже багато, худоба здебільшого виснажена недородами, працювати нею важко і щоб добре виорати, цієї худоби треба багато. Під час оранки, коли всі будуть багато запрягать до плуга, її просто не вистачить для своєчасної і швидкої обробки землі.

З другого боку, коли ви будете запрягати вдвічі більше волів для глибокої оранки, наприклад, – замісць однієї пари – дві пари, то і така оранка коштуватиме вдвічі дорожче, або стільки ж, як і трактором, а може ще й дорожче.

Як бачите, такі міркування, про дорожнечу зовсім зайві, безпідставні.

Правда, трактор не дає гною. І, правда, в тому, що як слід налагоджене господарство без гною ніяк не може обійтися. Але ж справа як раз не в цьому.

Річ у тому, що від землі треба брати все те, що вона може дати нам, на цей рік, або на другий, а не колись.

Наші землі погано родять не через те тільки, що вони останніх років мають мало гною, а головним чином вони мало родять через погану обробку. Землі запущені, занедбані, поросли бур'янами, перієм, але ж вони не виснажені, вони мають досить багато того корму, яким годується всяка рослина; залишається тільки як слід їх «повернуть», піднять, обробить, очистити від усяких бур'янів, і земля буде родити два-три роки і без угноєння. А тим часом матимемо чим годувати худобу, вона розплодиться і підросте. Тоді набереться гною, і ми почнемо вертати землі те, що взяли у неї і провадити господарство і з гноєм, і з трактором.

Як бачите **трактор і гній дасть, тільки не сам, через худобу, яку він сам вигодує...**

Крім цього, «Фордзоном» сіють, жнуть, молотять, возять важкі речі, та инш. Отже, його можна використувати для різних робіт і потреб, і він ніколи не втомлюється, але ж вимагає пильного догляду й умілого поводження.

Як бачимо, все те недовір'я і ворожість, що виявляє де-хто трактору, зовсім зайві і безпідставні. **Боятися трактора нема чого**, треба його придбати і на досвіді переконатись у його корисності.

Перехід від вола до трактору, крім чисто комерційних міркувань, несе з собою і визволення хлібороба з ярма тяжкої напруженої праці. Трактор працює швидче за вола, забирає менше часу і дає змогу робочим рукам вільний час для інших потреб свого життя – поліпшення добробуту взагалі, самоосвіти тощо.

Трактор сприяє колективізації. Трактор купує не одна особа, а гурток, кооператив, чи яке инше с.-г. об'єднання; трактором ведеться не окрема для кожного господарства, а спільна обробка землі, спільний засів, спільні жнива та молотьба й уже після цього робиться розрахунок, скільки кому зокрема належить зерна чи инших продуктів взагалі. Трактор привчає людей до єдности, до громадських звичаїв і обов'язків, зв'язує їх єдністю загальних інтересів, підносить культурний рівень тих, хто взяв на себе сміливість кинути старі дідівські засоби обробки землі і прагне до механізації.

Було б дуже недобре, коли хтось ставив би питання, так, що трактор цілковито заміняє собою худобу. Так ставити питання не доцільно. У наших скрутних умовах, коли у нас, особливо в тих місцях, де трапився недорід, не вистачає худоби, трактор допомагає нам вилазить із злиднів, а потім, коли ми ці злидні подужаємо (а подужать ми їх повинні), потрохи почне виводити нас на ширший шлях механізації обробки землі і допоможе сільському господарству міцно стати на ноги, поліпшити добробут усього трудящого селянства, в першу чергу незаможного, і значно полегшить працю коло землі.

І тому не слід слухати тих людців, що бояться всякої новини, людців ніби то обережних, а в дійсності – просто боязких, а треба брати приклад з тих, що давно вже використовують механічну силу в сільському господарстві й сміливо переходять до нових форм життя.

Всі органи Наркомзему с.-г. кооперація та с.-г. банк стануть на допомогу всім тим колективам і об'єднанням, що побажають придбати собі стального міцного вола.

Ю. ВОЙЦЕХІВСЬКИЙ.

Селянська правда (Харків) №35 від 01.04.1925.

Льготный отпуск нефтепродуктов

Все тракторы типа «Фордзон», полученные из-за границы, распроданы коммунам, артелям и другим с.-х. объединениям. Для облегчения снабжения владельцев тракторов топливом и смазкой, Наркомзем поднял вопрос об установлении льготных условий отпуска им нефтепродуктов.

Селянин (Харків) №13 від 02.04.1925.

Сільське господарство.

Тракторні справи.

(Засідання тракторового комітету).

На останньому засіданні Всеукраїнського тракторового комітету при Наркомземі, було розглянуто низку питань про тракторову справу, як тракторопостачання, справа щодо дальніших закупок тракторів у Америці, про забезпечення тракторів паливом і змазочними матеріалами і т. д.

Про стан тракторопостачання було заслухано доповідь представника Укрсельбанку. Всі трактори, що одержані з-за кордону, вже зараз на місцях розпродано комунам, артілям, колективам та іншим с.-г. об'єднанням. Немає лише відомості про стан тракторопостачання Донеччини, де тракторо-кампанія провадилася самостійно, а не в порядку загального плану. Тракторовий комітет визнав такий порядок, який є на Донеччині, неприпустимим і ухвалив звернутись із доповідною запискою до УЕР про необхідність додержуватись при переведенні тракторових кампаній єдиного плану.

На підставі повідомлень з місць констатується, що більшість одержаних тракторів вже зараз є у роботі.

Далі на засіданні було обговорено справу щодо невиконання Укртрестсельмашем угоди на поставку 40 тракторів типу «Запорожець». Ухвалено визнати угоду з Укртрестсельмашем розірваною, одначе, в інтересах республіканського тракторовиробництва Тракторовий комітет висловився за те, щоб Укрсельбанк на підставі нової угоди з Укртрестсельмашем, провадив фінансування продаж Укртрестсільмашем тракторів в межах замовлених 40 штук на умовах, які були встановлені раніш.

Справу щодо виписки тракторів «Фордзон» в майбутньому залишено не вирішеною до вияснення реального попиту на трактори, виробничих можливостей союзних заводів і справи щодо фінансування дальніших закупок. Доручено Укрсельбанку разом з цим домагатись перед Цен-

тральним С.-г. Банком про відпуск нових кредитів на тракторопостачання.

Далі Тракторовий комітет обговорив справу про організацію іспиту тракторів і учоту використання їх в сільському господарстві. Доручено Наркомзему скликати спеціяльну нараду в участю представників ВРНГ, Сільського Господаря, Укрдержторгу і Укрсельбанку для з’ясування, в якій мірі ці організації братимуть участь в фінансуванні операцій по іспиту тракторів. Укрсельбанку доручено дати завдання своїм інструкторам, щоб вони при об’їзді місць складали огляди, щодо роботи тракторів, що дасть можливість провадити учот.

В зв’язку з запросами з місць що до популярної літератури про трактори, постановлено в терміновому порядкові видати таку брошуру.

Вісти ВУЦВК (Харків) №76 від 04.04.1925.

ЗНИЖЕННЯ ТАРИФУ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТРАКТОРІВ

«Сільський Господар» звернувся до Південшляхів з проханням, прирівняти тарифи на перевозку тракторів до тарифів, що є для перевозки всіх инших сіл.-госп. машин. Таке порівняння тарифів, зменшить вартість перевозки на протязі 200 –1000 вер. від 4,55 до 23,25 коп. з пуда, або в середньому при вазі трактора 130 п. буде від 6 до 30 карб. на кожному тракторові.

Розглянувши що справу, Тарифне Бюро Південшляхів задовольнило прохання «Сільського Господаря».

Вісти ВУЦВК (Харків) №77 від 05.04.1925.

Трактор оре—куркулів за серце бере.

(с. Соколівці, Немир. р.).

В неділю, 29 березня, комуною «Джона Ріда» було вдруге зроблено пробну оранку закупленим через Губсельбанк трактором «Фордзон». По проханню завшколою с. Воробієвки комуна, не вважаючи на матеріальний скрут, послала трактора виорати шкільну землю.

Ранішну тишу прорізав мотор. Посувається машина на поле, а за нею юрба народа.

Загув і дзвін до церкви зове, але громадяни, обминаючи церкву, поспішають на поле дивне-диво побачити: як машина без коней кількома плугами разом оратиме.

— Чи-ба, яка штука! Враз і нема десятини.

— Еге, пужална й одного не побито й огріхів немає.

Народ гуртом ходив за трактором, дивився та дивувався:
– Ну, й чого тепер не видумають!
Де-котрі жінки були незадоволені:
– Оре то гарно, але хіба їм другого дня не було та в неділю.
Богомільні молодиці, правда, скоро погодились на дотепне зауваження вчителевої жінки, що добре діло робити, мовляв, ніколи не гріх.

* * *

Це вже другий випадок демонстрації на селах оранки трактором. Кожен раз тракторист робить доповідь про вигоди оранки трактором, про доцільність і необхідність машинізації сільського господарства.

До комуни в останній час надходить багато заявок від селян, аби виорати їм поле. Заявки по мірі змоги задовольняються. На днях оратиметься земля Вишківського колгоспу «Українець».

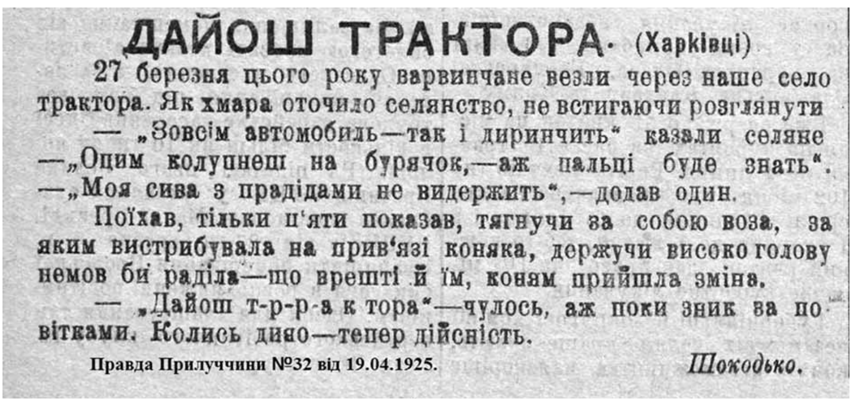
Селянство вже не каже:
– Хіба за таким чортом хліб родитиме?!

Бідняцтво бачить, що иншого виходу нема, як організуватися для спільного використання велетня – сталевого коня та для ліпшого господарювання, яке неможливе без колективізації й землевлаштування.

Лише куркулі аж синіють, поглядаючи на трактора:
– Ну, й вигадали ж оті злидні!

Б. Дольський.

Червоний край (Єлисаветград) №81 від 10.04.1925.



ДАЙОШ ТРАКТОРА. (Харківці)

27 березня цього року варвинчане везли через наше село трактора. Як хмара оточило селянство, не встигаючи розглянути
— „Зовсім автомобиль—так і диринчить“ казали селяне
—„Оцим колупнеш на бурячок,—аж пальці буде знать“.
—„Моя сива з прадідами не видержить“,—додав один.

Поїхав, тільки п'яти показав, тягнучи за собою воза, за яким вистрибувала на прив'язі коняка, держучи високо голову немов би раділа—що врешті й їм, коням прийшла зміна.

— „Дайош т-р-р-а к тора“—чулось, аж поки зник за повітками. Колись диво—тепер дійсність.

Правда Прилуччини №32 від 19.04.1925.

Шокодько.

ТРАКТОР-АГІТАТОР

(З доповіді голови РНК СРСР О. Рикова про кооперацію)

«Трактори в сучасний мент революціонізують сільсько-господарський виробничий процес далеко більше ніж тисяча агітаторів, що прийшли на село з абстрактною агітацією про перевагу колективних форм хлі-

боробства. Колективні об'єднання що утворюються часто й густо тепер лише на грунті неможливості для окремого селянина купити навіть поганенького плуга, треба подати негайну допомогу. Але не слід закривати очей на те, що це ще не є соціялістичне будівництво, що є всього лише зародок, що потім може розвинутись у дійсно колективістичні форми на вищій технічній базі».

Вісти ВУЦВК (Харків) №96 від 30.04.1925.

Урочиста зустріч трактора.

— Прибув,—кричать селяни.
— Хто прибув?
— Трактор! Ідемо зустрічати.

Справді, із станції Сердюківка викотилась машина з хвостами. Оцими хвостами вона й оре. Записали машину колективи—„Сніп" і „Нива". Зустрічати нового робітника в сільському господарстві вийшла ціла низка організацій. Тут-же коло станції попробували роботу трактора. Шумить, гуде, а земля так і розсипається з-під поличок!

Колективи „Сніп" і „Нива" разом займають 323 десятині землі. „Сніп" почав своє існування з 1920 року, „Нива" з 1923 року. До складу колективів увійшло виключно незаможне селянство та вдови. „Сніп" складається з 20 семей при 120 їдцях, а „Нива" з 52-х семей і має 213 їдців.

На свято прибули представники Черкаського Окружного Земуправління, а також представники від робітничих організацій міста Черкас. Свято пройшло досить урочисто, гості вітали колективників з перемогою на сільсько-господарському полі.

Дописувач **Квітка.**

Трактор буде

Хутір Миколаївка Ясногорської сільради Краматорського району Артемівської округи на Донеччині в осени 24 року перейшов до багатопілля, і на 30 дворів заготовлено було 50 дес. чорного пару та засіяно озиминою.

Минулого року наш хутір подавав заяву на конкурс і одержав від округи премію в 300 карб. Ті 300 карб. на руки не роздали, а як почули, що на Артемівську округу було одержано трактори, попросили й собі один. Послали чоловіка учиться ходить біля трактора на ті 300 карб. премії. Але цих 300 карбованців не хватає, треба ще доплатити 200 карб.

Миколаївські куркулі розміркувавши, що справа для них не підходить, бо трактор буде орати всім землю, а значить незаможники, що не мають робочої худоби, не будуть більше платити по червінцю за впорану куркулем десятину. Вони підняли крик, що трактор дорогий і що зовсім він нам не потрібний. Та Миколаївські незаможники, знаючи силу трактора, вжили всіх заходів, щоб зібрати потрібні 200 карб. грошей і таки викуплять трактор, а кланяться куркулеві не підуть – скоро куркуль поклониться незаможникам.

Л. Валюх.

Вісти ВУЦВК №88 від 18.04.1925.

ЗАСІДАННЯ ТРАКТОРОВОГО КОМІТЕТУ

Відбулося засідання Тракторового Комітету під головуванням тов. Вікторова на якому був заслуханий доклад ВРНГ про справу виробництва тракторів.

На Україні тракторо-виробництво зосереджено на заводі Укртрестсільнашу, який виробляв трактора «Запорожець», а також на ХПЗ.

Передбачалося, що в 1924-25 році заводи Союзу розвинуть широко виробництво і дадуть більш 3.000 тракторів. Одначе за браком коштів і через инші причини можна сподіватись, що заводи Союзу випустять приблизно 1.400 тракторів. В найближчі роки передбачається поширити тракторо-виробництво: в 25-26 році намічено виробити до 4.100 тракторів, в 27-28 до 4.930. Потреба в тракторах в найближчі 5 років визначається приблизно в 20-24 т. штук.

На заводі ХПЗ і «Красний Прогрес» в 24-25 році буде випущено приблизно 160 тракторів. Така обмежена кількість пояснюється тим, що заводи ще не пристосували своїх цехів до виробництва тракторів. Іспит, який зроблено з тракторами українського виробництва, показує, що вони в повній мірі відповідають своєму призначенню.

Тракторовий Комітет, заслухавши доклад визнав, що в біжучому році на Україні є можливість розповсюдити ще до 1000 тракторів закордонного і внутрішнього виробництва, причому частина їх певніше буде одержана до липня і серпня.

Представник Держторгу повідомив, що з-закордону буде одержано до 450 тракторів.

Далі був заслуханий доклад, щодо використанння тракторів на Донеччині та на Одещині. Зараз в Донецький Губсельбанк надходить багато заявок на трактори і можна гадати, що в осени для Донбасу треба буде дати до 500 тракторів. Що ж до Одещини, то з 225 тракторів зосталося не проданими 50.

Вісти ВУЦВК (Харків) №98 від 03.05.1925.

Еще 1000 тракторов

На последнем заседании Тракторного комитета был заслушан доклад представителя ВСНХ о тракторостроении на Украине и в РСФСР. Потребность СССР в тракторах в течение ближайших пяти лет определяется в 20-24 тыс. тракторов. Производство тракторов на заводах Союза намечено довести до 4.100 штук в 1925-26 г., 4620 — в 1926-27 г. и до 4930 — в 1927-28 г.

Харьковский паровозостроительный завод, на котором заново оборудован тракторный цех, перерабатывает свой тип трактора. Модели нового трактора готовы, а к концу года будет создан и сам трактор. Произведенные испытания показали вполне достаточную мощность украинских тракторов.

Комитет признал возможным распространить в текущем году на Украине еще до 1900 тракторов заграничного и внутреннего производства (Госторг выписывает из-заграницы до 450 тракторов). Часть тракторов должна быть поставлена к июлю и августу.

Комитетом утверждена программа предстоящего испытания тракторов. Будут испытаны тягловая сила, работоспособность трактора, потребление топлива и т. д. Намечено устроить показательное испытания тракторов «Фордзон» и «Запорожец» на полях харьковской опытной станции для делегатов Всеукраинского съезда советов.

Коммунист (Харьков) №99 від 05.05.1925.

Прибувають закордонні сільсько-господарчі машини.

До нашого великого порту на Чорному морі—до Новоросійську прибули два пароплави з сільсько-господарчими машинами та тракторами з Америки.

Цими днями прибуде ще один пароплав. На всіх трьох пароплавах приставлено буде разом коло 30 тисяч сільсько-господарчих машин.

Більше із цих машин—косарки, жниварки, снопов'язалки та инші машини на жнива. Тракторів буде приставлено 150 штук.

Тепер що-дня з Новоросійська виряджають із 50 вагонів сільсько-господарчих машин у різні райони Радянського Союзу.

Радянське село №66 від 07.05.1925

УСИЛИТЬ МАШИННУЮ ОБРАБОТКУ ЗЕМЛИ

(из доклада народного комиссара земледелия тов. Дудника на IX Всеукраинском съезде советов)

Мы ставим вопрос об усилении машинной обработки земли. Снабжение села с.-х. машиной в настоящее время у нас выравнялось и мы имеем сейчас возможность в значительной мере удовлетворить потребности сельских хозяйств.

Промышленность, вырабатывающая с.-х. машины, достигла 70 проц. довоенной выработки, цены на ее изделия также близки к довоенному уровню. Общая потребность в с.-х. машинах определена в 15 мил. рублей, план же машиноснабжения в 12 мил. рублей. Если потребуется, мы ввезем с.-х. машины из заграницы. Качество наших машин весьма высоко и заграничные – вряд ли их превосходят. Пока нами продало уже с.-х. машин на 3,7 мил. рублей. Сбыт, следовательно, идет нормально.

Машиноснабжение села нами кредитуется. Мы ввезли на Украину из заграницы 600 тракторов системы «Фордзон». Кроме того, мы закупили несколько тракторов нашего молодого советского производства. Все тракторы проданы, большинство из них уже работает на полях. Факт быстрой продажи тракторов поставил перед нами вопрос о закупке новой партии за границей. Мы предполагаем, что осенью ввезем до 1.000 тракторов. Степная полоса Украины нуждается для реорганизации своего хозяйства в 5.000 тракторов, в течение ближайших лет они будут приобретены…

Коммунист (Харьков) №102 від 08.05.1925.

ВСЕ ГАРАЗД, АЛЕ…

(від нашого Миколаївського кореспондента)

Оце само «все гаразд, але» треба сказати про тракторну справу в нашій Миколаївській окрузі. Про трактори поки що ми знаємо найбільше з боку, так би мовити, рекламного. Знаємо, що трактори це останнє слово с.-г. техніки, що ними обробляє землю майже вся землеробна Америка, що вони по теоретичному підрахунку дуже вигідні і т. д. А як іде діло десь по ведмежих кутках, у щоденній роботі наших селян – ця справа для нас ще досить темнувата, тим більше, що про таку щоденну роботу тракторів у нашій пресі було зовсім мало звісток.

Отже і хочемо дещо оповісти з практики тракторів у нашій Миколаївській окрузі. Днів декілька тому трапилося мені познайомитися в вагоні залізниці з інструктором по тракторній справі від Укравтопромторгу. Цей трест поширює серед селян Одещини трактори виключно типу «Фордзон». Таких тракторів у Миколаївській окрузі вже працює понад тридцять. А цей інструктор їздить і провіряє їх роботу. Звідси як його було й собі не зацікавитися таким ділом, та ще від людини, що стоїть у самої справи.

Почав я розпитувати інструктора про все, що торкається тракторів, бо чув про них багацько де чого незрозумілого, а в роботі їх сам бачив таке, що доводиться іноді думати – воно все гаразд, але ж…

По словах інструктора, Фордзони послідньої марки (в 20 кін. сил) дуже гарні в роботі, порівнюючи дешеві –1650 карб., і зо всіма запасними частинами, економні в паливі – 1 пуд гасу на десятину м'якого грунту й 1,5 пуди для твердого та 1-1,5 ф. змазки. Продукція цих тракторів – од 5 до 7 десятин в день. Для всякої стаціонарної роботи Фордзони теж такі гарні, що краще й бажати не можна: і молотити й молоти, й до динамо пристосувати, – ну на все вони здатні й хороші. Крім того в Фордзонах є приладдя, що з ними можна й волочити і сіяти, й косити, й хліб і яку вгодно фуру возити. Прямо сказати: не трактор, а одна радість та втіха.

Ну, а вже після цього почалися такі «але», що аж вилаятися хотілося. Почалося з того, що почувши нашу балачку, до нас підсіла якась жінка:

— У нас, каже, в артілі теж трактор є. Цією весною від вас із Миколаїва привезли. Але ж робота щось плохувато йде: все пробують, пробують, а толку мало. Ніяк його не влаштують. Оце перед тим, як мені до станції їхати, туркотів, гуркотів отой трактір де-кілька годин, пудів зо-три мабуть гасу спалили, та з двору не могли виїхати.

Ось тобі й маєш, думаю, а потім і питаю інструктора:

— Чого це воно так, що трактор закондричився.

— А воно так, – відповідає інструктор: Фордзони иноді люблять таки кандричитись й дають перебої. Механізм у них дуже складний і треба мати добрі вуха, щоб по звуку машини розпізнати, чого вона не робе.

— Та невже, – питаю, – не можна нічим другим допомогти такому лихові, як тільки вухами? Що воно за халепа така безглузда!

— Ми й самі отак казали, поки звикли до Фордзонів, – сміється інструктор, – а нічого не втнеш: коли маєш правильні-вуха, – швидко налагодиш справу, а як ні – попоходиш навколо Фордзона, аж у піт тебе вдарить...

Правду кажучи, спочатку я подумав, що інструктор глузує, оповідаючи отаке, а потім бачу, що воно насправді.

— Ну-ну, думаю, ото нахлопалися бідні дядьки коло того трактора, поки з двору рушили або може й досі щодня хлопають, що аж вуха попухли... Мають собі нахабу. От пополаються...

А потім із слів інструктора виявилося ще й таке «але». При нормальних умовах, як не треба в діло вуха пускати, на десятину витрачає гасу 1-1,5 пуда. А в людей з поганими вухами найбільш буває так, що гасу йде на десятину добрих 2,5 – 3 пуди, бо в Фордзонах немає добрих регуляторів для впуску гасу. Наприклад, інструктор оповідає таке:

— Купили для посьолку Опит трактор. Поки доїхали з ним додому 90 верстов, так замісць трьох пудів спалили мало не 10 п.

Отож все дуже розхоложує селян до тракторів. А між тим Уряд робить все можливо, щоб допомогти селянам у тракторній справі. Наприклад ще таке: уже є наказ фінвідділу, що потрібний для тракторів гас і змазочне масло звільняються від акцизу. Але ж це тоді, як береш гас зі складу в Миколаїві. А на місцях, в кооперативах цієї знижки нема й до цього тож нема нікому діла. А як його їхати в Миколаїв за 99–100 верстов; за малим їхати не вигідно, брати 50–60 пудів, треба запастись і посудом і грошей чимало для селянина треба.

А ось ще «але». До Фордзонів є дуже гарні підручники, з малюнками й чертежами, бо механізм їх дуже складний. А тільки ці підручники на англійській мові. Ні на українську, ні, навіть, на російську мову їх і досі не зібрались перекласти та надрукувати.

Що ж до монтьорів, то тут ще більше «але»: своїх нема, а місцеві дуже дорогі, ось і хлопають дядьки та прислухаються до перебоїв та кондричення Фордзона. А як справі допомогти – й селяни добре знають, – це треба повчитися, значить треба поскоріше курсів.

Петро Сивий. Новий-Буг, Микол. окр. на Одещині.

Вісти ВУЦВК (Харків) №104 від 10.05.1925.

Сорок советских тракторов

В последние годы, параллельно с вполне налаженным производством двухтактных нефтяных двигателей внутреннего сгорания, на заводе «Красный Прогресс» в Б. Токмак, неустанно шла упорная работа по усовершенствованию завода – трактора «Запорожец». Этот трактор с нефтяным двигателем уже известен по испытаниям на машиноиспытательной станции Петровской Сельско-Хозяйственной Академии осенью 1923 года и по Всесоюзной Выставке, где ему присужден был диплом 1 степени.

Последние усовершенствования относятся к улучшению сгорания горючего, к возможности регулировать с места тракторовожатого капельником и к снабжению трактора задним ходом, какового он не имел.

Лишь с малым (на 2 недели) опозданием завод в этом месяце выполнил задание, выпустил 40 штук тракторов, поступивших в Укрсельбанк для распределения. По программе 1924/25 г.г. – к 1-му октября с.г. должно быть выпущено таких же тракторов 200 штук. На снимках: выпущенные в апреле 40 тракторов; трактор «Запорожец» в работе.

Огонек (Москва), №21 від 17.05. 1925.

РЕВОЛЮЦИЯ В КРЕСТЬЯНСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ.

Тракторы в Мариупольском округе.

Знаменательный день в округе. 8-ое февраля был знаменательным днем для округа. В этот день прибыла первая давно ожидаемая партия заграничных тракторов. Трактор на селе совершил революцию в психологии крестьянина, туго поддающегося на всякого рода новшества, подрывающие традиционный уклад его производственного быта. Трактор вызвал стремление к созданию новых кооперативных объединений – машинных товариществ, кооперирующих крестьянское хозяйство.

Тракторы были получены в адрес сельхозсоюза. Был создан специальный аппарат – комиссия по тракторизации округа. В виду того, что тракторы прибыли с некоторым опозданием, необходимо было немедленно начать подготовительную организационную работу с тем, чтобы к весенней вспашке распределить хотя бы часть тракторов. Для проведения пропагандистской работы на селе и организации машинных товариществ, союз мобилизовал весь инструкторский аппарат. Работа была крайне тяжелая, ввиду новизны дела, обычного и вполне естественного в данном случае консерватизма крестьянина, сохранившего трудно искореняемую старую психологию черезполосника и единоличника. Неурожаи предшествующих лет подорвали крестьянский бюджет. Недостаток семенного материала и вообще средств в крестьянском хозяйстве сводили почти на нет покупательную способность села. Условия расчета в этот момент были тяжелы для среднего крестьянина, не говоря уже о бедняках.

Сначала было недоверие и боязнь.

Пропаганда, как это и следовало ожидать, сначала не встретила сочувствия на селе. Незаможняя безтягольная часть готова была пойти на покупку трактора, но средств у ней не было. Середняки и заможники, не исключая и немецких колонистов, относились к проводимой нами кампании или с определенным явно выраженным недоверием, раздражением и боязнью, что трактор навяжут помимо желания, или просто с насмешкой и нежеланием вести на эту тему «нестоющие разговоры». Председатель одного коллектива, первый выразивший желание купить трактор, был осмеян всем селом.

В некоторых случаях боязнь и недоверие доходили до такой степени, что участники общественных собраний отказывали инструктору в подписании протокола с отказом от получения трактора и, лишь

после долгих колебаний, подписывали, что называется «на риск». Эту боязнь и недоверие отчасти можно отнести к неудачной работе тяжеловесных и старых тракторов, бывших в двух советских хозяйствах округа.

Медвежья услуга Наркомзема.

В довершение всех зол в селах появилась изданная Наркомземом брошюра о тракторах. Это была поистине «медвежья услуга». Интерес населения был пробужден, специальных листовок и другой литературы, кроме указанной брошюры, не было. Брошюра гуляла по селу и со всей авторитетностью имени издателя вещала крестьянину доподлинно следующее: «если покупатели ожидают, что трактором пахать во много раз дешевле, чем лошадьми, то они ошибаются... трактор может вспахать всего до 600–750 десятин, после чего он приходит в негодность»... Дальше этого крестьянин не читал.

В результате – сумбур в головах и новое, совершенно неожиданное осложнение. Этим эпизодом закончилась первая часть работы.

Недоверие сломлено.

Несмотря на все трудности, работа продолжалась с сугубой настойчивостью. В первых числах марта были организованы тракторные курсы для будущих трактористов-крестьян, которых должны были выделить земельные общества и колхозы, берущие трактор. Продолжительность курсов была рассчитана максимум на месяц. Проведенная до этого времени первая подготовительная работа всколыхнула село. С первых чисел марта начинается паломничество на двор союза, где стояли выстроенные шеренгами «Фордзоны», сначала одиночек крестьян, а затем целых групп. С молчаливою рассудительностью дивились крестьяне захолустий на невиданные ими дотоле машины, осторожно задавали вопросы, смотрели, ощупывали тракторы со всех сторон, советовались друг с другом. Инструктора-трактористы, прибывшие из Артемовска, из кожи лезли, чтобы показать «свой товар лицом». Крестьяне слушали, уходили и вновь приходили.

Начали поступать первые заявки, уверенные от колхозов и робкие от земельных групп. Началась организация первых машинных товариществ. Стали прибывать и курсанты.

Радикальная мера пропаганды – показ работы трактора на поле – была использована насколько позволило время и обстановка работы. Предполагалась организация в одном из наиболее крупных районов массовой демонстрации тракторов в день «Парижской Коммуны». Дождливая погода помешала устройству празднества. По районам были командированы трактористы с тракторами для демонстрации в селах тракторной запашки. Инструктора объясняли крестьянам устройство

машины и ее полезность. Кроме того, в один из базарных дней тракторы были продемонстрированы в городе на крестьянской базарной площади.

Наплыв уполномоченных земельных групп с заявками увеличивался. Коллективы настойчиво добивались получения трактора, но в силу маломощности и ограниченности их земельной площади, тракторы выдавались колхозам с необходимой осторожностью и все желающие не могли быть удовлетворены.

К концу марта состав курсантов дошел до 7 человек. Практические занятия с ними производились на участке агробазы союза. Простота устройства трактора давала возможность вполне удовлетворительно обучать управлению трактором и достаточно знакомить с деталями его устройства крестьян, знакомых с кузнечным и слесарным делом и двигателями в недельный срок, а незнакомых с этим ремеслом и машинами вообще – в срок до двух недель. Двор союза был полон крестьян, шум испытуемых моторов и выезжающих ежедневно на практическую работу тракторов разносился по всему городу, собирая любопытных.

Трактор вышел в поле.

Первый трактор вышел на село с обученным курсантом-крестьянином т. Н. Загуряповлем. Это был первый удар, пробивший первую брешь в плотине крестьянского консерватизма и недоверия.

Вслед за этим пошел другой, третий. Новообученные трактористы, по просьбе крестьян, демонстрировали работу своих машин в встречных селах. Первая проба машин на демонстрациях и работа на местах по весеннему пару были удачны и крестьян вполне удовлетворили.

К маю месяцу все имевшиеся в распоряжении союза тракторы были распределены. 18 тракторов были распределены 16 землеустроенным крестьянским группам и хуторам с общей земельной площадью в 9.206 десятин. Эти группы были организованы в машинные товарищества, кооперировавшие до 400 крестьянских хозяйств. 11 тракторов были проданы коллективам, перегруженным землей и не имеющим достаточного количества рабочего скота для ее полного охвата. 2 трактора были выданы одному из сельско-хозяйственных товариществ и т-ву семеноводов: 3 – были оставлены для обслуживания агробазы союза, остальные 6 были закуплены местными хозяйственными учреждениями и совхозами.

Задаточная сумма вносилась частью в четверть стоимости трактора, частью меньше – в размере 300 руб. Были случаи продажи крестьянами скота для взноса задатков.

Снабжение горючим материалом организовано через местные пункты союза и некоторые отдельные товарищества. Вопрос с тарой

разрешен благополучно. Имелась первое время неувязка в вопросе получения нефтепродуктов с Ростовской конторы Нефтесиндиката под гарантию Украинбанка, каковую последний не давал т-вам. Сейчас эта неувязка устранена. Вопрос с организацией ремонта на льготных для крестьян условиях разрешается.

Первый опыт.

Для детального изучения полезности работы тракторов «Фордзон» в условиях хозяйства трактoропользователей округа создана специальная комиссия. Первые опыты работы тракторов на местах учтены. В отношении производительности трактора и расходов горючего, комиссия располагает следующими данными: обработка почвы (вспашка) плугом «Дира» на глубину 3-4 вершка при 10 часовом рабочем дне – 3-3,5 дес.; расход горючего 1 п. 05 ф. – 1 п. 20 ф. на десятину; 2 плугами «Сакка» (2 лемешн.) на глубину 3-4 вершка – 4,5–5 дес.; работа с боронами «Зигзаг» – 2 комп. по 3 звена в день (10 час.) в один след –18-20 дес.; – расход горючего 10-15 ф. на дес.; работа 2-х 17 рядовых сеялок (в день – 10 час.) – 15 дес.; – расход горючего 15 ф. на дес.; посев 2 букерами (5 лем.) в день 7 дес.; – расход горючего 25 ф. на дес. В качественном отношении все поименованные виды работ трактором значительно лучше конной и воловьей тяги. Работа трактора по транспортировке грузов еще не изучена.

Начало положено. В психологии крестьянина произведена революция. Прежнего пессимизма нет и в помине.

Тракторов нет.

Новые заявки продолжают поступать. Весь вопрос уже не в желающих иметь трактор, а в материальной обеспеченности крестьянина. На этой почве имелись случаи явно выражаемого недовольства бедняцких групп, не имевших возможности за отсутствием средств внести задаток и приобрести трактор, тогда как более обеспеченные – заможные средства достали и тракторы закупили. В случае удачного урожая, союз рассчитывает дополнительно распределить среди населения еще до 200 машин.

Что нужно, чтоб трактор победил.

Необходимо уделить серьезное внимание порядку отпуска тракторов на будущее время, допуская возможность в отношении незаможных безтягловых групп рассрочки взноса задаточной суммы и удлинения срока кредита, а также урегулировать вопрос с продажей тракторов отдельным лицам и мелким хуторам. Вместе с тем необходимо к предстоящему распределению новых партий тракторов внести в вопрос распределения необходимые ясность и четкость, чего в настоящее время все-таки еще не имеется.

Создание новых машинных товариществ в тех селах, где они уже имеются, вряд ли желательно, так как это осложнит работу по организованному кооперированию села в этих объединениях, распылит средства и не даст стимула к превращению их, стихийно возникших в связи с получением тракторов, в достаточно сильные, жизненные объединения по количеству кооперированных хозяйств и оборотным средствам.

Организованные машинные товарищества лишь при наличии этих условий могут нормально развиваться и выполнить стоящую перед ними задачу по кооперированию и машиноснабжению села.

Последующее тракторoснабжение населения целесообразнее проводить через уже существующие в селах товарищества, а там, где их еще нет, создавая новые.

В отношении мелких хуторов, организация в них мелких машинных товариществ была бы также нежелательна. Целесообразнее было-бы выдачу тракторов им производить, обуславливая вхождение их в одно из ближайших, уже организованных товариществ с определенным районом обслуживания.

Трактор, как серьезный стимул к кооперированию производственных процессов хозяйства деревни, должен быть использован в наибольшей степени. Наряду с другими мероприятиями по обобществлению сельского хозяйства, организованным внедрением трактора на село будет заложен реальный фундамент для дальнейшего социалистического переустройства крестьянского хозяйства.

В. М. Федоровский.

Всесоюзная кочегарка (Бахмут) №115 від 23.05.1925.

Цена отдельного номера 4 коп.

ВСЕСОЮЗНАЯ КОЧЕГАРКА

ОРГАН ДОНЕЦГУБКОМА КП(б)У, АГСПС, ГУБИСПОЛКОМА, ВСГ, РАЙКОМА МЕТАЛЛИСТОВ, ГУБОТДЕЛА ХИМИКОВ И ДОНУГЛЯ

Адрес редакции и экспедиции: Угол III Интернационала и Советской

№ 115 (1414) | Суббота, 23 мая 1925 г.

Трактори в радгоспах

В 1924 годі в радгоспах Укррадгоспоб'єднання працювало кілька старих тракторів системи «Гарт-Парр» і «Могул». Обрахунок їхньої роботи показав, що мілка оранка однієї десятини обійшлася в 3,9 карб. і глибока – 6 кар., не беручи під увагу амортизаційних видатків. Навесні біжучого року закуплено 16 «Фордзонів», що приступили до роботи з 16 березня, крім того, набуто 9 тракторів «Коломинець». Разом зі ста-

рими тракторами тепер в радгоспах працює 31 трактор. «Коломенці» почали працювати лише з 15 квітня і дані є тільки про роботу «Фордзонів».

За повідомленнями фахівців-механіків, «Фордзони» добре пристосовані до роботи, не складні, легко рухомі і досить виносливі. Якість оранки добра, на оранку однієї десятини припадає пересічно 3 години, на що витрачається 1 п. 22 ф. гасу. Кількість тракторів у радгоспах у найближчому часі буде значно збільшена. Тепер провадяться переговори про закупку 30 тракторів «Фордзон», що знаходяться в портах. Закуплено в Держторгові і повинно прибути в початку червня ще 60 «Фордзонів», з одержанням яких потреба радгоспів у тягловій силі буде задоволена в достатній мірі.

Вісти ВУЦВК (Харків) №116 від 24.05.1925.

З доповіді голови РНК СРСР О. Рикова на Третьому з'їзді рад СРСР

«ТРАКТОРИ. До початку кампанії 1924–25 р. по СРСР всього було 2300 тракторів, з них у розпорядженні селянських господарств було біля 1700 штук. Число всіх заявок на трактори досягає тепер біля 12000, що доводить, що попит на сільсько-господарчі машини ще далеко не задоволений. На протязі найближчого часу є думка ввезти з-за кордону та випустити з наших заводів ще біля 1000 нових тракторів».

Вісти ВУЦВК (Харків) №108 від 15.05.1925

Сесія Ради Укрсельбанку.

25 травня під головуванням Наркомзема тов. А. Н. Дудника відбулося перше засідання сесії ради Укрсельбанку.

Ділова робота сесії почалася докладом голови правління Укрсельбанку тов. Порайка про роботу Укрсельбанку за минуле півріччя 1924-25 року. Докладчик зазначив, що в зв'язку з недородом 1924 р. і несприятливими умовами погоди восени план роботи Укрсельбанку будувався переважно в бік кредитування господарств, що постраждали від недороду, на набуття насіння й робочої худоби. На це було відпущено Укрсельбанком до 3 міл. карб., чим було збережено до 150 тисяч штук худоби, а потребу місць було задоволено від 20 до 25%. Таким чином із 20,3 міл. карб., що були в банку в перше півріччя, на активні операції було відпущено 21,5 міл. карб.

На машинопостачання визначено було кредит в 2,5 міл. карб, тобто від 2 до 3 тисяч карб. на одно товариство. Як відомо, попит на сільсько-господарчі машини в першому кварталі був незначний і поширився лише у лютому. Почасти через це кредити на машинопостачання

було розасигновано у другому кварталі. До 15 травня використано 760 тисяч карб. машинових кредитів, на що вплинули несприятливі перспективи врожаю, але за останній час, у зв'язку з поліпшеними надіями на врожай, використання машинових кредитів йде швидчим темпом.

Спинившись на тракторових операціях, тов. Порайко зазначив, що Укравтопромторг, що переводив технічну роботу, блискуче справився зі своїм завданням. В зв'язку з недостатньою мережею пунктів Нафтосиндикату були хиби в справі постачання тракторів нафтовими продуктами, але й цю справу тепер урегульовано. Матеріали з місць зазначають велику тягу селянства до тракторів, на роботу тракторів сходяться дивитися за 20-30 верст і попит на трактори збільшується з кожним днем. Зараз одна Донеччина зробила заяву на 800 тракторів. В зв'язку з тим, що робота тракторами в сільському господарстві обходиться дешевше ніж худобою, передбачається значний збут тракторів навіть на протязі біжучого року. В найближчому часі на Україну прибуде представник «Форду» для ознайомлення з постановкою тракторової справи на Україні і перспективами її розвитку.

ТРАКТОРОПОСТАЧАННЯ

(Ранішнє засідання 26 травня).

Величезне оживлення в засідання внесло коротке повідомлення голови Укрсельбанку тов. Порайка про те, що на Україну через місяць прибуде 450 тракторів і пропозиція його обговорити способи доцільного розподілу тракторів по окремим районам України. Представники лісостепу і зокрема голова Київського Губсельбанку тов. Скалига зазначали, що в минулому більшість тракторів було передано степові, що це мало відповідає завданням відновлення і товаризації сільського господарства, що навіть цілковите використання тракторів у степу не дає того економічного ефекту, який могло б дати використання їх у лісо-степові, коли взяти під увагу інтенсивність навіть селянського господарства лісостепу. Грунтуючись на цьому, представники лісо-степу настоювали, щоб ці 450 тракторів було розподілено головним чином на лісо-степ.

Представники степу, зокрема, голова Донецького Губсельбанку у відповідь на міркування «лісостепників» зазначали, що в степу є невикористаних 1.800 тис. дес. землі, крім земель державного значіння, що більшість цієї землі уявляє із себе не менше, ніж 20-ти літні перелоги, а є й цілина, що в степу селянське господарство, яке має до 30 дес. землі, через брак робочої худоби не обробляє і третини її, і що з огляду на це 450 тракторів треба розподілити головним чином на степ.

Голова зборів тов. Порайко обіцяв від імені правління банку взяти під увагу міркування як степу, так і лісо-степу й розподілити трактори в погодженні з загальним напрямком сільсько-господарської політики.

Жвавий обмін думок викликала справа про підготовку трактористів. Не дивлячись на те, що де-які представники Губсельбанку зазначали, що в селі є досить значна кількість бувших шоферів, механіків і вищого люду, що знає мотори, було поставлено за неодмінну умову одержання тракторів відрядження членів тієї організації, що одержує трактор, на тракторні курси. Виявлено, що в справі організації тракторової клієнтури необхідно особливу увагу вділити організованим земельним громадам, бо тільки в такому випадку можна найповніше використати трактора й виявити найбільший ефект його роботи на селянську масу.

Досить докладно було обговорено справу про організацію автобаз для ремонтування тракторів і постачання їх запасними частинами а також і для осередків інструктування роботи тракторами.

Вісти ВУЦВК (Харків) №118 від 27.05.1925.

ТРАКТОРИ НА СЕЛО

Ще торік селяни звернули увагу на радянський трактор «Запорожець», випущений українським трестом машино-будівельних заводів.

Трактор цей цілком пристосовано до потреб села й до умов праці на селі. Обслуговуючи хлібороба під час оранки, «Запорожець» після того працює в господарстві, як звичайний двигун, і біля молотарки, і на млині. Як паливо до його потрібна чорна нафта, навчитись керувати й ходити за ним дуже легко кожному селянину.

Могутність трактора – біля 16–18 кінських сил. Виорює він за день біля 2 десятин землі в (залежности від грунту) і потрібує при чотирьохвершковій оранці 1 п. 30 х. чорної нафти, 10 х. циліндрової олії та 7 відер води.

До цього часу трактор «Запорожець» продавався по 1925 карб., тепер ціна на його знижена і він коштує разом з двохлемішним плугом системи Діра біля 1525 карб, з доставкою.

Колективам, артілям, громадам трактор продається з виплатою 20 відсот. задатку з розсрочкою по 30 жовтня 1927 року. Можна думати, що «Запорожець» згодом зовсім витіснить американця «Фордзона», бо американські трактори більше тендитні, менш пристосовані до наших умов і не такі корисні в господарстві. ***М. Лубенський*.**

Більшовик Полтавщини (Полтава) №118 від 27.05.1925.

В тракторному комітеті

ТРАКТОРИ «ЗАПОРОЖЕЦЬ». На останньому засідання тракторного комітету заслухано доклад представника Укртрестсельмаш'у про випуск трестом із своїх заводів тракторів «Запорожець». Випускаючи щомісяця по 20 тракторів, трест на протязі біжучого року випустить всього 140

тракторів цього типу. Дальше зниження собівартості тракторів визнано робити недоцільно до кінця біжучого року, а тому комітет запропонував ВРНГ відпускати трактори «Запорожець» на попередніх умовах, а ріжницю між собівартостю і продажною ціною повертати при продажу тракторів« Фордзон».

ТРАКТОРИ «ФОРДЗОН». Представник Держторгу заявив, що 26 травня повинна була відбутися погрузка всіх 450 тракторів, замовлених Держторгом закордоном. До 1 липня можна напевно чекати, що трактори, разом із плугами й запасними частинами вже будуть в Одесі. Взявши до відома заяву Держторгу, комітет доручив Укрсельбанкові ув'язати розподіл закордонних і місцевих тракторів.

УМОВА ПІЛЬГОВОГО ВІДПУСКУ НОВИХ ТРАКТОРІВ. На цьому засіданні було також затверджено порядок відпуску нових тракторів. Представник Укрсельбанку заявив, що першу партію тракторів (450 штук) цілком забезпечено відповідними кредитами, що ж до другої (550 шт.), то й її буде забезпечено, але лише за умовою схоронення відповідних довготермінових і короткотермінових кредитів Центрального С.-Г. Банку на 1925-26 рік.

Ухвалено в першу чергу відпускати трактори колективним господарствам і в другу – тракторним товариствам, що обробляють не менш, як 100 дес. землі. В таких випадках буде братися завдаток у 20% вартости трактору, а решта – в кредит на три роки. Для тракторних товариств завдаток підвищено до 30% вартости трактора,

Для окремих господарств трактори будуть відпускатися в третю чергу – після колективів і тракторних товариств. Умови відпуску будуть ріжні: 1) за готівку; 2) 50 % плати зараз і 50 % – до першого врожаю; 3) 50 % зараз і 50 % – з розстрочкою на два врожаї.

РЕМОНТУВАННЯ ТРАКТОРІВ. Беручи на увагу досить швидке зношування тракторів, а також можливість відновлення їх, що провадиться в Америці, комітет визнав за необхідне порушити через ВРНГ питання про організацію відновлення тракторів на одному з заводів, що підлягають ВРНГ.

Вісти ВУЦВК (Харків) №121 від 30.05.1925.

Тракторні курси

В червні та липні до Одеси прибуває 450 тракторів «Фордзон», які закупив с.- г. банк. Треба сподіватись, що на Зінов'євську тракторну базу (включається й Першотравневська округа) відпущено буде 100 тракторів. Укравтопромторг відкриває 15 червня тракторні курси при Зінов'євській тракторній базі. Курси розраховано на 100 чолов. виключно з тих селян, що купують трактори. Курси на місяць, безплаті. Підготовляється помешкання для общежиття, харчі та инш.

Досвід нам показує, що навіть за місяць навчання, коли воно провадитиметься лабораторним методом, селяни, які зовсім не працювали на складних машинах, дуже добре засвоюють курс. Зараз в окрузі працює 62 «Фордзона» (всіх тракторів працює 75 штук). Вони працюють добре, бо про це свідчить великий попит на них. Березневий випуск трактористів справдив наші побажання, які ми висловлювали в день 8 березня Уповн. Укравтопромторгу. *П. Шевченко.*

Червоний шлях (Зінов'ївськ) №123 від 31.05.1925.

Тракторна обробка землі

Голова правління Губсельбанку в Харкові т. Порайко, в розмові зі співробітником Ратау про підсумки наради представників місцевих відділів Укрсельбанку сказав: «Наша нарада відмітила великий інтерес селянства до тракторів. Нині є заяви на трактори не лише від колективних господарств або с.-г. товариств, але й від окремих груп селянства. 450 тракторів, котрі буде привезено через місяць на Україну, безумовно, не зможуть задовольнити всіх вимог. В цьому році для України необхідно ще 1.000 тракторів.

Більшовик Полтавщини №122 від 31.05.1925.

В украинском Экономсовещании

ЕЩЕ 1000 ТРАКТОРОВ.

На последнем заседании Укрэкосо заслушан был доклад Укрсельбанка об итогах весеннего тракторостабжения Украины. Из доклада выясняется, что Госторг УССР ввез на Украину весною сего года 600 «Фордзонов». Из них Укрсельбанк получил 350 штук и закупил в Укрсельмаштресте 40 тракторов «Запорожец» украинского производства. Тракторы «Фордзон» были распределены следующим образом: Донецкой губернии было отпущено 200 тракторов, Одесской – 155, Екатеринославской – 83, Харьковской – 63, Полтавской – 45, Киевской – 15, Подольской – 10, Волынской – 3, Черниговской – 3, Укрсовхозтресту – 22 и Укрсельбанк –1. Тракторы «Запорожец» также все распроданы.

Наибольшее число тракторов продано коллективным хозяйствам и коммунам. Тракторы пользуются огромным успехом среди селян, которые проявляют к ним колоссальный интерес и расширяют применение их во всех областях сельского хозяйства.

В связи с растущим спросом на тракторы Экономсовещание признало необходимым распределить до конца текущего года еще 1000 импортных тракторов, ввоз которых возложен на Укрсельхозбанк. В виду того, что 450 тракторов «Фордзон» уже выписаны и прибудут в первых числах июня, Госторгу поручено немедленно получить лицензии

на ввоз остальных 550 тракторов той же марки. Кроме того, ВСНХ до 1-го октября с. г. должен поставить 100 новых тракторов «Запорожец».

Условия отпуска тракторов установлены следующие: коммунам, артелям и переселенческим товариществам тракторы будут отпускаться при получении задатка в 20 проц. стоимости их, тракторным товариществам – 30 проц. стоимости их, а частным лицам – за наличные с предоставлением кредита не больше половины стоимости на срок, который будет устанавливаться при каждой отдельной покупке. Госторгу предложено позаботиться о лицензиях с таким расчетом, чтобы тракторы прибыли не позже конца августа текущего года.

МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ТРАКТОРОВ.

Укрэкосо предложило ВСНХ принять меры к дооборудованию завода Укртрестсельмаша «Красный Прогресс» и своевременному снабжению его материаллами для массового производства тракторов. В 1924-25 г. завод должен дать 140 тракторов.

Коммунист (Харьков) №125 від 04.06.1925.

Комсомолец — на трактор

В настоящее время в школьном отделе ЦК РЛКСМ прорабатывается вопрос об организации школ с.- х. ученичества по подготовке трактористов.

На 1 мая в Наркомземе имеются заявки со стороны крестьян на двадцать тысяч тракторов. Значительная часть заявок обеспечена задатками. В настоящее время по СССР работают всего пять-шесть тысяч тракторов.

Селяни переходять до тракторного обробітку землі.

ПІДСУМКИ ТРАКТОРОПОСТАЧАННЯ ЗА БІЖУЧИЙ РІК.

Цими днями в Харкові відбулися збори Всеукраїнської економічної ради, під головуванням тов. Чубаря. В доповіді про підсумки тракторопостачання за біжучий рік було зазначено, що трактори користуються серед селянства великим успіхом. Багато селян вже добре ознайомилися з роботою тракторами і навіть вносять у цю справу власну ініціятиву.

Збори встановили, що система тракторопостачання цієї весни себе цілком виправдала. Трактори працюють з великим успіхом, попит на них значно зростає. З огляду на це, економічна рада постановила, щоб крім проданих уже 440 тракторів, населенню було передано ще 1100 тракторів,—1000 закордонних і 100 українського виробництва.

Нарада постановила також запропонувати вищій раді Народнього Господарства УСРР вжити заходів, щоб завод Укрсельмаштресту „Червоний Прогрес" перейшов до масового виробництва тракторів.

Більшовик Полтавщини №125 від 04.06.1925

Прошлогодняя кампания по проведению работ тракторами показала недостаточность и слабую подготовленность обслуживающего тракторы персонала. Особенно неудовлетворительной оказалась подготовка тракторо-рулевых, прошедших краткосрочные курсы.

Очень важно иметь тракторо-обслуживающий персонал из числа коммунистов и комсомольцев. Это необходимо в связи с тем, что тракторист должен быть не простым рулевым шофером, а организатором советской общественности на селе.

Молодой пролетарий (Киев) №125 від 04.06.1925.

Трактори в СРСР

За 1923-24 р.р. по всьому Союзу працювало 2500 тракторів. Трактори ці розподілялися 1924 р. так:

у комун 11,5 відсотків.

С.-г. кредитових т-в 17,5 відсотк.

Кооперативних с.-г. т-в 10 відсотк.

Машинових с.-г. т-в 23 відсотк.

Меліоративних т-в 2,2 відсотки.

С.-г. артілів – 29,2 відсотк.

Комітетів селянськ. взаємопомочі 4,6 відс.

Инші (Радгоспів і т. и.) 2 відсотк.

Червоний шлях (Зінов'євськ) №130 від 10.06.1925.

Представник фірми «Форд» у Харкові

У неділю 7 червня до Харкова приїхали представники американської фірми «Форд» гр. гр. Браун та Бразен. Учора вони завітали до управителя Всеукраїнської Контори Банку для Зовнішньої Торговлі СРСР та довіреного американського акційного Т-ва «Амторг» на Україні тов. Кагана. Щодо мети їхнього приїзду, тов. Каган повідомив нашому співробітникові, що представники «Форда» цікавляться ознайомиться на місцях по різних районах СРСР, зокрема на Вкраїні, з уживанням тракторів типу «Фордзона» та з їх хибами, що виявилися в зв'язку з місцевими умовами.

До цього часу в СРСР вже ввезено понад 4.000 тракторів цього типу. Залежно від наслідків ознайомлення представниками фірми «Форд» з уживанням тракторів «Фордзон» на Україні, можливо, буде порушено справу про додатково масове постачання Україні та всьому СРСР частин до тракторів цього типу.

Вісти ВУЦВК (Харків) №129 від 10.06.1925.

Форд заинтересовался распространением тракторов в СССР

ХАРЬКОВ, 10 – VI. Прибывший в Харьков представитель фирмы «Форд» в беседе с сотрудником «Ратау» сообщил, что сейчас по всему Союзу работает около 3500 тракторов «Фордзон». Успешная работа

этих тракторов в значительной мере зависит от достаточного снабжения запасными частями и правильной постановки ремонтных мастерских. Выяснению этих двух вопросов фирма «Форд» уделит максимум внимания. В первую очередь обследование коснется районов Украины, на которых сконцентрировано наибольшее количество работающих тракторов. В дальнейшем обследование будет произведено в Крыму, Донской области и на Кавказе. Возможно также посещение Туркестана, где сейчас работает 400 тракторов.

Кочегарка (Бахмут) №130 від 11.06.1925.

Представники фірми «Форд» на Україні

Представники компанії «Форд», що відвідали Україну, ознайомились з постановкою вживання і розповсюдження тракторів «Фордзон» на Україні. Гр. гр. Браун і Бразен, що були представниками фірми «Форд», висловили своє задоволення методами тракторокористування на Україні.

Крім того ці представники відвідали низку районів, де працюють в біжучій кампанії трактори типу «Фордзон». Вони були здивовані тим, що на Україні вдалося в такий короткий термін підготовити кадри інструкторів і персонал по обслуговуванню тракторів.

В Харкові американські представники відвідали товариство «Автопромторг», де знайомились з методами обслугування тракторної обробки землі. Представники «Форда» заявили, що на них справила велике враження постановка в «Автопромторзі» справи учоту користування тракторами і обслуговання їх допоміжними матеріалами.

З Харкова представники виїхали до Криму, а потім – на Кавказ і на Поволжжя для ознайомлення з наслідками вживання тракторів «Фордзон» в цих районах.

Вісти ВУЦВК (Харків) №138 від 20.06.1925.

Невдала спроба

Зібрались селяни незаможники Н. Александровки на зелені свята і почали балачки про сільське господарство. Хороша штука трактор, – бо бачили, як трактор Антонівського земельного товариства їхню землю з половини орав.

Так от давайте й собі складемо таке товариство. Купимо трактора та будемо робити. І дешевше воно й спокійніше, коли гуртом добре за діло взятись.

Побалакали, порішили, та й пішли до предКНС, щоб той зробив список. Записався один, другий, третій. Коли ж тут з боку не куркулі, а їхні прихвостні. Почали... ха, ха, ха... Які розумні! Вам трактора?! Глядіть, щоб отой трактор та вам не потрахав: як розірветься, то й тих злиднів збудетесь, які у вас є.

Тут так зразу і припинився запис. Товариші незаможники, закликаю вас, чи довго ви будете під впливом куркулів та їхніх підлизнів?! Незаможники й середняки, не забувайте, що тільки суспільною роботою ми доб'ємось до кращого життя. *Селянка.*

Червоний шлях (Зінов'євськ) №143 від 25.06.1925.

Германский профессор о работе Харьковского паровозного завода

Пару недель тому назад в Харьков приезжал известный германский профессор Шлезингер, который посетил харьковский паровозостроительный завод (ХПЗ) для определения, насколько возможно поставить на нем массовое производство тракторов.

В Москве Шлезингер сделал в Главметалле (главное управление металлической промышленности) доклад об этом обследовании.

Шлезингер отметил следующее: при рассмотрении отдельных деталей трактора ХПЗ установлено около 40 различных дефектов, что говорит о поспешном выпуске готовых тракторов, – без достаточной проработки деталей в монтажном бюро. Тракторный цех харьковского завода, наряду с очень плохим устройством, имеет кое-какое и очень хорошее оборудование.

Вследствие отсутствия шлифовальных станков, слесаря выравнивают коленчатые валы напильниками. На постройку мотора в 50 сил для трактора необходима работа 8-ми рабочих в один месяц. Американская же фирма «Покард» строит машины в 80 лош. сил одним рабочим в один день.

Расстановка станков в цехах произведена бессистемно. Машины настолько износились, что дают только 30 процентов своей нормальной работы. Особенно резкое впечатление произвела на профессора дизельная мастерская. Там, по его словам, с одной стороны, имеется настоящая быстрая, напряженная работа, а с другой – спячка. Нет равномерности. Рамная мастерская построила 100 хороших рам, которых хватит на целый год, тогда как завод производит по три машины в месяц.

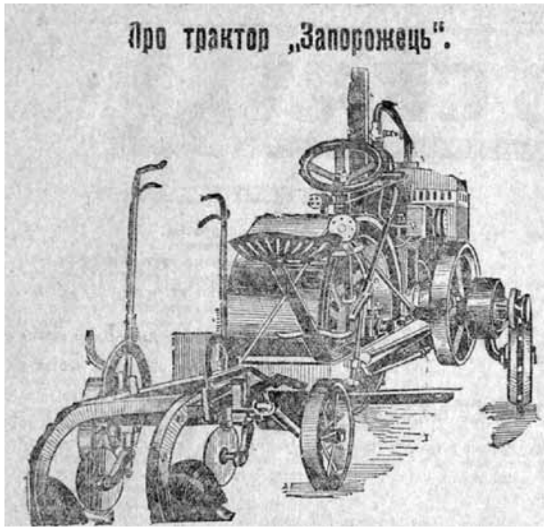
Производство шестерен идет очень скверно. Слесаря вынуждены иногда сами выпиливать зубья шестерен. Это – тяжелейшее преступление. Не нужно удивляться, что после этого имеется 40 процентов брака.

Профессор считает нецелесообразным постройку 3-х типов тракторов в СССР. Более целесообразно, по его мнению, построить специальный завод: для точной копировки фордовского завода в Америке, так как ни одна другая фирма в Америке, ни одна фирма во всякой другой стране не в состоянии дать такой дешевый и хорошо слаженный трактор, как «Форд». Стоимость такого завода Шлезингер исчисляет в 10 миллионов рублей, с производительностью в 10.000 тракторов в год.

Пролетарий (Харків) №142 від 25.06.1925.

Про трактор «Запорожець»

Недосконально обробляючи землю, ми ніколи не зможемо збільшити врожай та піднести своє сільське господарство. Багато тут допомагають нам машини. Який би дужий не був чоловік чи його худоба, все-ж таки швидче він утомиться, ніж його машина.



Багато в сільському господарстві може допомогти трактор. Ним можна не тільки орати, а й скородити, сіяти, косити тощо. Скажімо хоч-би про трактора, що зветься «Запорожець». Такі трактори будує завод Українського Тресту постачання сільсько-господарських машин. Трактор «Запорожець» має 16 чи 18 кінських сил. За день багато роботи може він проробити. Ось його робота: Може зорати три десятини землі, зборонити шість десятин, засіяти дев'ять десятин, скосити дев'ять десятин, вижати –10 десятин, обмолотити врожай з десятьох десятин, та змолотити 100 пудів зерна. І все це за один день.

А при бажанні можна дати роботу тракторові й уночі. Приставивши його до динамо-машини, тобто такої машини, що електрику подає, можна за його допомогою освітлювати 100, а то й двісті дворів. Можна також перевозити різний вантаж трактором. Трактор «Запорожець» зручніший для нашого селянства від инших тракторів. Його зроблено так, як цього вимагають наші українські особливості.

Пускається «Запорожець» чорною нафтою. Двигуна має звичайного селянського, що зветься «Триумф»; такий двигун є мало не в кожному селі. А головне, що цим трактором може управляти й не фахівець. Коштує такий трактор тисячу 450 карбованців. ***Родіонов.***

Радянське село (Київ) №79 від 26.06.1925.

Нових 1000 тракторів для України

На засіданні тракторного комітету Наркомзем України зазначив, що у ближчому часі на Україну прибуває 1000 тракторів. Перша партія у 450 тракторів прибуде у кінці червня, друга партія у 550 буде навантажена на пароплави 5 липня та прибуде на Україну у кінці

липня. Трактори будуть давати у кредит на три роки, переважно комунам, артілям, сільсько-господарським товариствам.

РАТАУ, Радянська Волинь (Житомир) №143 від 27.06.1925.

Радянський тракторовий плуг

З огляду на величезний попит на вдосконалені плуги, Жовтневий завод значно поширив виробництво. Завод виробляє до 575 плугів щодня. Незабаром завод вироблятиме щодня тисячу плугів. Велику партію плугів вимагають і вже вислано навіть до Сибіру. Після посилки спробних плугів до Персії звідти одержано замовлення на 2500 штук.

Більше машин — селу.

Наркомземом України вирішено поширити машинопостачання села. За приблизними підрахунками, потребність селянства України на машини збільшилася. Виходячи з цього й буде збільшено план машинопостачання. Для виконання цього плану дають додатковий кредит 2 мільйони карбованців. Всього найближчих трьох місяців біжучого року є намір розподілити серед селянства 16.000 плугів, 20.000 борін та 12.500 складних машин.

Красная армия (Київ) №1252 від 03.07.1925.

Дать к трактору хороший плуг.

В Наркомземе состоялось специальное совещание с участием представителей ВСНХ, Госторга, Сельского Господаря и Автопромторга, созванное тракторным комитетом.

Совещание заслушало доклад Укргосторга об обеспечении плугами прибывающих из заграницы тракторов. Из доклада выяснилось, что плугов «Дира», обычно применяющихся при тракторах, на заграничном рынке недостаточно. Первая партия тракторов в 450 штук, прибывшая в Одессу 25 июня, полностью обеспечена этими плугами. Для второй же партии в 550 тракторов, которые будут погружены на пароход 15 июля, заказано 450 плугов «Дира» и 100 плугов марки «Оливер». Кроме того, заказано еще 550 тракторов из 1500, намеченных к дополнительному ввозу на Украину. Так как эта партия тракторов не сможет быть снабжена плугами «Дира», необходимо их заменить плугами других типов.

Совещание признало, что американские плуги последней конструкции, не применявшиеся еще на Украине, могут быть ввезены лишь в незначительном количестве для производства испытаний. Госторг должен выяснить максимальное количество плугов «Дира», которое может быть получено до погрузки тракторов. Недостающее количество должно быть пополнено плугами «Оливер». Все плуги должны быть снабжены достаточным количеством запасных ломких частей.

Коммунист №149 від 03.07.1925.

Ідуть до нас трактори

В кінці цього місяця до Укрсельбанку прибуває 250 тракторів системи «Фордзон». Трактори будуть розподілені між селянськими об'єднаннями (колектив, комуна, земельна спілка та тракторна артіль), а також між с.-г. кредитовими товариствами й різними організаціями. Ціна трактора 1.800 карб, з розстрочкою на 3 врожаї, причому при заяві треба внести 150 карб. готівкою. 15 липня в м. Катеринославі влаштовуються-тракторні курси, котрі будуть продовжуваться 1,5 мі-

сяця. Слухачі повинні знати чотирі аритметичні дії й яке небудь майстерство: ковальство або слюсарство. Слухачі будуть мати безплатні помешкання й підручники. В першу чергу слухачі будуть прийматися з тих організацій, які передбачають придбати трактор «Фордзон». Ті організації, які не надішлють на курси своїх слухачів або своїх трактористів, для перевірення їх уміння керувати трактором, цим самим гублять надію на одержання трактора. *Заленський І. К.*

Змичка (Павлоград) №40 від 10.07.1925.

Дополнительный ввоз тракторов из-заграницы

Наркомземом разработан дополнительный план ввоза к предстоящей осенней посевной кампания тракторов. Предположено ввезти 3.100 тракторов. Из них: 2.400 фордзонов, 500 (более сильных) типа Ойль-Пуль и 150 больших Интернационал. Кроме того, намечено ввезти 3.150 тракторных плугов. Ввозимые тракторы будут распределены в Среднем и Нижнем Поволжьи, на Северном Кавказе и на Украине.

Молодой пролетарий (Київ) №153 від 08.07.1925.

ЧТО НАДЕЛАЛ ТРАКТОР.

Сегодня, в 9 час. утра, по Сергиевской площади ехал трактор. Лошадь одного из бывших на площади ваньков испугалась этого «чудовища» и бросилась на тротуар. Но тротуару в этот момент проходил мальчик О. Мигунов, 15 лет. Взбешенное животное подмяло мальчика под себя и его в тяжелом состоянии пришлось доставить в больницу.

Вечернее радио (Харків) №154 від 09.07.1925.

РАСШИРЕНИЕ ЗАВОДА С.-Х. МАШИН.

ЕКАТЕРИНОСЛАВ, 8. (По телеф. от соб. кор.). Завод Укрсельмаштреста в Б. Токмаке в ближайшие дни приступает к постройке тракторного и модельно-литейного цехов. Работы закончатся к 1 декабря текущего года.

Коммунист (Харків) №154 від 09.07.1925.

Цены на тракторы, установленные Наркомземом

Наркомзем установил следующие отпускные цены на тракторы с плугами и запасными частями: тракторы системы «Фордзон» и «Запорожец» – 1800 рублей, «Коломенец» – 2500 руб., «Интернационал» – 4000 руб. и «Большевик» – 3000 рублей.

Красный горняк (Кривий Ріг) від 11.07.1925.

Построить тракторную школу сельхозуча.

Трактор может революционизировать сельско-хозяйственный производственный процесс в гораздо большей степени, чем тысяча агитаторов, пришедших в деревню с отвлеченной агитацией о преимуществах коллективных форм земледелия. (А. И. Рыков).

Сухая газетная заметка: — 1) наличие количества тракторов в СССР — 6.000; 2) в настоящее время есть уже 20.000 заявок от крестьян на тракторы. Заявки обеспечены задатками. 3) потребность нашей страны в тракторах на ближайшие десять лет Госплан определяет в 50.000.

Во главу угла советского строительства поставлена электрофикация. Надо помнить слова тов. Кржижановского, что тракторизация — сестра электрофикации и комсомол должен помочь партии тракторизовать деревню. Комсомол возродил наш флот. Он должен возродить и деревню.

Лозунг — комсомолец на трактор — должен быть выполнен на сто процентов. И. Ровинский.

Эти цифры достаточно ярко говорят о нужде в тракторах. Но еще больше говорят о себе цифры о необходимом для обслуживании трактора человеческом материале:

Цена № 3 коп. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Ежедневная газета рабочей молодежи. Орган Киевского Губкома ЛКСМУ.

МОЛОДОЙ ПРОЛЕТАРИЙ

№ 154 (253) | Четверг, 9-го июля 1925 г. | Год изд. 6-й.

Тракторизація сільського господарства.

Замісць 450 тракторів «Фордзон», замовлених в Америці, прибуло цими днями лише 420, так що при розподілі не одержали з цієї партії ні одного трактора Поділля, Волинь і Чернигівщина, як губерні, що мають у тракторах найменшу потребу.

З цієї партії 50 тракторів одержав Украдгосптрест, а 370 розподілено між губерніями. Донеччина одержала 134 трактори, Катеринославщина—50, Одещина—50, Харківщина —60, Полтавщина—40, Київщина—30, а АМСРР—5 і Насіннєве т-во—1. Поділля одержить 15 тракторів, Волинь—10 і Чернигівщина—5, коли прибудуть недогружені в цю партію 30 тракторів.

Одержано з Америки телеграму, що вже погружено й ті 550 тракторів, що недавно було замовлено. Для того, щоб ув'язати кількість курсантів на тракторних курсах від кожної губернії з кількостю тракторів, Тракторний комітет на засіданні 13-го липня розподілив і цю партію тракторів. За цим розподілом Донеччина має одержати 150 тракторів, Катеринославщина—75, Одещина—75, Харківщина—70, Полтавщина—50, Київщина—30, Поділля—20, Волинь—10, Чернигівщина—5, АМСРР—15, а також буде залишено Укрсельбанкові в резерв для маневрування 50 тракторів.

ВІСТИ ВУЦВК.
15-го липня 1925 року Ч 159

Не діждався трактора

Один наш селянин, досить передовий господар, дуже зацікавився трактором. І почав розпитувати де й як його дістати.

Написав листа до тресту в Харків, звідти його переслали до Київа, а з Київа до Умані. Сповістили про це й того, хто запитував. Тоді він написав до редакції газети і йому відповіли, щоб держав курс на Сельбанк через своє с.-г. кредитове товариство.

Почув, що в ближчій агрошколі є трактор «Фордзон» поїхав туди, побачив як трактор працює, вподобав він його і порішив наш селянин такого саме собі здобувати. Коштуватиме 1.600 карб. з виплатою на три роки, при завдаткові у 25 відсотків.

Зроблено тверде замовлення, внесено завдаток.

Селянин жде і радіє, що ось скоро оратиме трактором на пар. Ось інтересу та балачок буде на селі. Та й справді. Можна орати, возити снопи, молотити. Ждав, ждав і – діждався. Першого червня одержав відповідь, що трактор можна виписати. Давай 25 відсотків вартості! і.... «бери трактора, а решту грошей можна і в кредит на ...три місяці».

Прочитавши це, почухав потилицю, з пересердя сплюнув і пішов лагодити старого плуга та шукати супряжника на оранку. А тепер дайте відповідь хто знає, чи такий шлях є єдиний для машинізації сільського господарства. *О. О. Ц-с. с. Оксанчино, Бабинськ. р. на Уманщині.*

Селянська правда (Харків) №78 від 15.07.1925

Машинізація сільського господарства.
Відкриття тракторних курсів.

Вчора на Шведській могилі врочисто відкрилися перші в історії сільського господарства Полтавщини тракторні курси. Курси розраховані на 60 чоловік і продовжуватимуться 1,5 м-я. До вчорашнього дня на курси прибуло 45 чоловік, переважно з Полтавської та Лубенської округ, що командировані артілями, комунами та с.-г. т-вами.

Навчання на курсах буде провадити інструктор Автопромторгу. Для практичних занять привезено 4 трактори «Фордзон» та одного трактора для розборки. Найближчими днями буде привезено також одного трактора «Запорожець». Курсанти, в залежності від технічного знання, будуть розподілені на дві групи в зв'язку з тим, що серед курсантів є такі, що вже знайомі з двигунами внутрішнього згорання.

Курсанти, що закінчать курси, після випускних іспитів, матимуть звання шоферів-трактористів і будуть управляти тракторами. На врочистому відкритті виступали голова правління Губсельбанку тов. Кока, та інструктор Автопромторгу тов. Харламов, які зазначили, що механізація сільського господарства підвищить його інтенсивність та поліпшить економічний стан селянства.

Курсанти тракторних курсів є піонери великої ідеї, що провадить партія та радянська влада механізації сільського господарства. Повернувшись із курсів, курсанти повинні бути першими агітаторами за поліпшення сільського господарства. Завдання курсантів – серйозно

взятися за навчання та виправдати покладені на них надії. Вчора на курсах уже почалися практичні заняття.

Л. Ц.

Більшовик Полтавщини (Полтава) №159 від 15.07.1925.

До розповсюдження тракторів.

Після спроби організацій державних тракторних загонів для обробітку землі селянам, що постраждали од неврожаю, спроби, зробленої ще в 1923 році, вищі державні торговельні установи перейшли до продажу тракторів самим селянам. Виписано було з Америки й розподілено по губерніях України кілька сот тракторів системи «Фордзон», кілька сот тракторів системи «Запорожець» зроблено було на українських заводах сільсько-господарчих машин і пущено в продаж.

На Полтавщині ще зімою привезено було 45 тракторів. Досить дорогі для окремого селянина по ціні (1.700 – 2.000 крб.), але вигодні в господарстві, вони швидко були розкуплені різними сільсько-господарськими комунами, артілями та товариствами і з весни пішли в роботу. Нині вже можна зробити де-які підсумки кампаній по розповсюдженню тракторів.

Селянам трактори подобалися. Вони швидко орють, сіють та волочать, встигаючи за день зробити таку роботу, яку парою коней довелося б робити 2–3 дні, а волами й того довше. Видатки на утримання шофера-тракториста та на тракторне топливо (нафту або керосіну) остільки незначні, що дають можливість орати десятину навіть за 5 карб., маючи од цього певний прибуток в той час, як за оранку десятини кіньми цієї весни платили до 8 карб.

Оцінивши зразу вигоду од трактора, купувати його стали не тільки комуни, артілі та инші сільсько-господарські товариства, а й окремі селяни. Правда, таких селян, щоб могли заплатити одразу 1.700 – 2.000 карб. на Полтавщині доки що виявилося небагато, але трактор став організатором селянства в спеціяльні машинові товариства. Таких товариств, що зорганізувались виключно для купівлі тракторів, маємо нині по Полтавщині вже більше 15 та декілька ще організуються. Організувалися вони без усякої агітаційної кампанії. Тільки вигода од трактора спонукала селян до організації у ці товариства.

Можна бути певним, що, організувавшись для купівлі тракторів, машинові товариства незабаром купуватимуть до них і молотарки, і сіялки, і инші сільсько-господарські машини, котрі можна пустити у роботу разом з трактором і діставати од них певний доход.

Після привезених зімою 45 тракторів, Губсельбанк виписав і оце цими днями получив їх ще 40 штук. Більшу половину з них уже

продано; кілька штук мають купити ті машинові товариства, що нині організуються (вони вже подали на затвердження свої статути), решта, певно, швидко розкуплена буде перед оранкою, якщо не сільсько-господарськими товариствами, то окремими хазяїнами. На жаль, дальша партія в 110 тракторів, що має бути ще привезеною на Полтавщину, осінньої оранки не застане.

Продаючи трактори, Губсельбанк разом з трактором посилає й добре вивченого тракториста; через це поломки тракторів досі не було, коли не рахувати двох випадків з тракторами, на яких були не губсельбанківські, а инші шофери-трактористи.

Розстрочка платіжа при купівлі трактора (зразу платиться тільки чверть ціни, на останню дається розстрочка на 2 роки) дав можливість купувати трактори навіть небагатим комунам, артілям та товариствам.

Трактори пішли в ход і попит на них дедалі зростає, але в користуванні тракторами де-які з покупців роблять помилки. Трапляються випадки, що тракторами користуються не для оранки, сівби, чи волочіння, а просто для їзди. Одна з комун, що купила трактора, виїхала на ньому на якесь громадське свято з невмілим якимсь трактористом і загнала трактор у річку. Були й такі випадки, що тракторами користувалися для поїздки на весілля й т. и.

Де-які з покупців тракторів часто пристроюють їх крутити млини, олійниці й т. и. Губсельбанк, продаючи трактори, попереджає покупців, що кожен трактор, маючи відповідну нагрузку, може обробити тільки коло 800 десятин протягом двох чи трьох років, що пускати його на підприємствах, як двигуна, не так вигодно, як на оранку або сівбу. Отже, кожен, хто має трактора й хоче дістати од нього певну вигоду, мав користуватися ним лише на тій роботі, для якої він власне й зроблений.

Трактори досі продавалися лише артілям, комунам та иншим товариствам. Приватнім особам продавати Губсельбанк почав їх тільки недавно та й то виключно за готівку. Розповсюдження тракторів є справа, що має своїм головним завданням не тільки допомогу сільськогосподарчим кооперативам, допомогу розвитку їхнього господарства, а й розвитку сільського господарства взагалі. Виходячи з цього, продаж тракторів, оскільки вони ще не всі розкуплені сільсько-господарськими кооперативами, слід давати не тільки останнім, а й окремим селянам, що можуть забезпечити виплату боргу. ***В. Б.***

Більшовик Полтавщини (Полтава) №161 від 17.07.1925.

ТРАКТОРИ З-ЗА КОРДОНУ

«Сільськосоюз» закупив а Америці 1100 тракторів системи «Фордзон» та «Ойль-Пуль», які буде розподілено між населенням Радянського Союзу таким чином, щоб їх можна було використати в наступну осінню с.-г. кампанію. В Німеччині та Чехо-Словаччині закуплено союзом різних с.-г. машин та приладдя на 827 000 карб. Всі ці машини та приладдя буде привезено до Москви в серпні і своєчасно передано на місця.

Більшовик Полтавщини (Полтава) №162 від 18.07.1925.

Новий завод плугів

Вища рада народного господарства визнала за потрібне збудувати новий завод, що робитиме залізні плуги близько 400 тисяч штук на рік.

Завод буде устатковано згідно з найновішими досягненнями техніки. Є думка зосередити тут виробництво не тільки звичайних плугів, а й тракторних для тракторів системи «Фордзон», а також тих систем, що виробляють заводи Укртрестсельмашу та ЮМТ'а.

З підрахунків промислового управління виявилося, що збудування нового заводу з повним його устаткуванням коштуватиме до 8 мільйонів 620 тисяч карб., причому, будування треба закінчити до 1929 року. Будуватимуть завод в такій місцевості, де є багато сировини – вугілля та заліза, цебто в Катеринославі або Запоріжжі, а може й на Донбасі.

Ем-П.

Радянське село (Київ) №86 від 19.07.1925.

Трактор вытесняет волов.

Весною 1925 г. Губсельбанком была проведена кампания по снабжению коллективов и артелей тракторами.

С появлением последних на поле все зашевелилось, в 7-й болгарской огородной артели (около Харькова), в Золочевском с.-х. товариществе.

В коммуне «Красная звезда» (Ахтырского округа) работа несколько тормозилась из-за отсутствия бензина на складе, приходилось приобретать его у разных лиц по дорогой цене.

Это обстоятельство нужно принять во внимание.

В 1 Колодезянской артели (Купянского округа) работа идет превосходно, трактором очень довольны.

Подобная-же картина наблюдается в артели «Буденовец» (Харьковского округа) и в ряде других коммун и артелей. Селяне специально приезжают за несколько верст посмотреть—«Як працюе нова машина без коняки».

Появление трактора в культурном хозяйстве ведет к полной его реорганизации. Например, в Харьковском Зоотехникуме с появлением трактора было устранено от работы 12 пар волов, как ненужная тягловая сила.

Организационная сторона распространения тракторов вполне благополучна. Обыкновенно трактор продается владельцу, который обучается сначала на месячных тракторных курсах.

Создан специальный штат разъездных инструкторов-трактористов

М.

Селянин №29 від 23.07.1925

С.-Х. МАШИНЫ – СЕЛУ

НА УКРАИНУ ПРИБЫВАЕТ 8000 ТРАКТОРОВ

На вчерашнем заседании тракторного комитета при Наркомземе был заслушан доклад Укрсельбанка о плане использования новой партии тракторов. Первая партия в 450 тракторов прибывает на днях в Одессу. Вторая партия в 550 тракторов уже заказана и будет погружена на пароход 5-го июля. Прибытия их на Украину можно ожидать в конце июля. Тракторы выписываются с плугами и запасными частями. Прибывшие тракторы намечено распределить следующим образом: Донецкой губ. – 134 трактора, Харьковской – 60, Одесской и Екатеринославской – по 50, Полтавской – 40, Киевской – 30. Подольской – 15, Волынской – 10 и Черниговской – 5. Кроме того выделено пять тракторов для АМССР, 50 для хозяйств совхозтреста и 1– обществу семеноводства.

Вся техническая работа по приемке тракторов, сдаче их покупателям и по организации курсов трактороведения будет по прежнему проводиться Автопромторгом. Распределительные пункты будут установлены в Харькове, Одессе, Зиновьевске, Николаеве, Екатеринославе, Запорожье, Полтаве, Артемовске и Киеве. Курсы будут открыты в Харькове, Одессе, Екатеринославе, Киеве, Артемовске и Мариуполе.

Тракторы будут отпускаться в кредит на 3 года, преимущественно коммунам, артелям, переселенческим обществам, сельско-хозяйственным и тракторным товариществам. Комитет обращается в УЭС с ходатайством установить максимальные отпускные цены на трактор «Фордзон» в 1700 руб. (франко Одесса) и «Запорожец» – в 1450 руб.

НОВАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ.

На последнем заседании украинское Экономсовещание признало необходимым создать на Украине специальную торговую организацию, которая занималась бы продажей с.-х. машин. До сих пор производство и продажа с.-х. машин были сосредоточены в Укртрестсельмаше. Новая организация будет иметь на Украине разветвленную сеть базисных складов для оптовой торговли машинами. Розничная продажа машин будет сосредоточена в низовой с.-х. кооперации. Перед СТО возбуждается ходатайство об отпуске специальных средств на создание этой организации.

ЕЩЕ 1500 ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ.

Экономсовещание возбудило перед СТО ходатайство о разрешении выписать из заграницы для Украины 1500 тракторов.

КРЕДИТОВАНИЕ КРЕСТЬЯН НА ПОКУПКУ С.-Х. МАШИН.

На том же заседании Экономсовещание решило поднять перед СТО вопрос об ассигнования Украине, начиная с 1925-26 г., специальных средств для кредитования крестьян при покупке ими ввезенных из-за границы машин.

46% ДОВОЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ МАШИН.

В Наркомвнуторге состоялось вчера междуведомственное совещание но вопросу дальнейшего снабжения села с.-х. машинами, в связи с окончанием с.-х. года. Первоначально на село предполагалось продать в 1924-25 г. с.-х. машин на 12.700,000 руб. из них на 10.400,000 руб. – машин советского производства и на 2.300,000 руб. – заграничных. В период уборки хлебов – в четвертом квартале – на село предполагалось дать машин на 4.500,000 руб., т. е. 35% годовой потребности. План этот строился из расчета 130 мил. пуд. хлебных излишков, которые должны были остаться в крестьянском хозяйство в качестве его товарной массы. Однако, по последним исчислениям, хлебных излишков в крестьянском хозяйстве должно остаться но менее 240 милл. пуд. В связи с этим покупательная способность крестьянства увеличится, а равным образом возрастет и спрос на с.-х. машины.

Совещание, обсудив вопрос, пришло к заключению о необходимости ориентировочно увеличить план продажи с.-х. машин крестьянам в четвертом квартале текущего года на 85%, т. е. на 3.800,000 руб. Годовой план продажи, таким образом, возростет до 16.500,000 руб. и составит 46% довоенного потребления с.-х. машин на Украине.

Дополнительную потребность в с.-х. машинах намечено покрыть из производства заводов Укртрестсельмаша – на 1.985,000 руб. и путем ввоза из-заграницы – на 1.815,000 руб. Почти все дополнительное количество машин составляют уборочные машины. Веялок из-заграницы решено не ввозить, так как заводы Укртрестсельмаша смогут дать к 1 октября все необходимое количество их, при условии ввоза специальных сит.

Коммунист (Харків) №142 від 25.07.1925.

ХРОНІКА

Перший випуск трактористів. На тракторних курсах, організованих Губсельбанком, зроблено перший випуск 14 трактористів, які направлені в трудові артілі, комуни й с.-г. товариства, що купили трактори.

Більшовик Полтавщини №173 від 31.07.1925.

Тракторизація сільського господарства.

Скоро прибуде ще 550 тракторів

Замісць 450 тракторів «Фордзон», замовлених в Америці, прибуло цими днями лише 420, так що при розподілі не одержали з цієї партії ні одного трактора Поділля, Волинь і Чернигівщина, як губерні, що мають у тракторах найменшу потребу.

З цієї партії 50 тракторів одержав Украдгосотрест, а 370 розподілено між губерніями. Донеччина одержала 134 трактори, Катеринославщина—50, Одещина—50, Харківщина—60, Полтавщина—40, Київщина—30, а АМСРР—5 і Насіньове т-во—1. Поділля одержить 15 тракторів, Волинь—10 і Чернигівщина—5, коли прибудуть недогружені в цю партію 30 тракторів.

Одержано з Америки телеграму, що вже погружено й ці 550 тракторів, що недавно було замовлено. Для того, щоб ув'язати кількість курсантів на тракторних курсах від кожної губернії з кількостю тракторів, Тракторний комітет на засіданні 13-го липня розподілив і цю партію тракторів. За цим розподілом Донеччина має одержати 150 тракторів. Катеринославщина—75, Одещина—75, Харківщина—70, Полтавщина—50, Київщина—30, Поділля—20, Волинь—10, Чернигівщина—5, АМСРР—15, а також буде залишено Укрсельбанкові в резерв для маневрування 50 тракторів.

Таким чином, після одержання цієї партії, що прибуде на Україну в перших днях серпня, Укравтопромторг постачить Україні за один рік 1549 тракторів. Що до партії в 1500 тракторів, замовлених додатково, то тракторний комітет ухвалив довести до відома Держторгу, щоб ці трактори прибули на Україну не пізніше як 15 вересня.

ЯК ПРАЦЮЮТЬ РАДЯНСЬКІ ТРАКТОРИ.

Минулого року на полях Тімірязівської сільгосподарської академії (під Москвою) відбулося випробовання тракторів радянських заводів. Випробовання дали досить цікаві наслідки.

1. **Трактор „Коломенець"**, збудований Коломенським заводом, належить до числа колесних самольотів. Трактор має двухциліндрового, двохтактного сторчового нафтового двигуна, силою в 25 кінських сил.

2. **Трактор „Карлик"** у 12 кінських сил. Має нафтового двохтактного двигуна.

Трактор трьохколесної системи. Переднє колесо його має поворотний круг на дротових підшипниках.

Трактор має дві швидкості вперед: перша—3 верстви й друга—6 ти верстов на годину.

Трактор було випробовано з 4-х корпусним плугом «Олівер» на участкові з під вівса й картоплі. Грунт—суглинок і торфяник. Середня глибина оранки—4 з половиною вершки. На годину трактор з'орував чверть десятини поля

Витрати на трактор на одну десятину такі: нафти—1 п 23 фунти й масла—4 з половиною фунти.

Двигун працює на керосині, пуск на бензині.

Коробка швидкостей має 3 швидкості вперед, одну назад; швидкість перша—2 з чвертю верстви, 2-га—4 з восьмою, третя—10 з половиною, задня $3^{3}/_{4}$ верстви.

1. Трактор „Коломенець", збудований коломенським заводом (ст. Голутвино Московсько-Казанської залізниці) працює на нафті, 20 кінських сил, робота 2—3 д-с в день.

2. Трактор „Карлик" системи. Я Мамина, заводу „Возрождение" (Марксштадт, Німецька Республіка), працює на нафті, 12 кінських сил. Робить півтори—дві дес в день.

3. Трактор „Ф. П.", збудований заводом „Красный Путиловець" (Ленінград) на зразок „Фордзона", 20 кінськ. сил робить 2, 2 з пол. дес. в день.

Плуг і молот, №172 від 30.07.1925

Спрос на тракторы

По имеющимся в Укравтопромторге данным, спрос на тракторы «Фордзон» продолжает повышаться, при чем одновременно повышается и спрос на специальные машины до тракторов: дисковые бороны, прицепные телеги и пр. Что касается тракторов типа «Запорожец», из обследований инструкторского персонала Укравтопромторга выяснилось, что, хотя этот тип трактора имеет некоторые преимущества перед трактором «Форда», но в то же время имеется ряд дефектов препятствующих к его массовому сбыту. Эти дефекты могут быть легко устранены Укртрестсельмашем.

Наш путь (Кременчуг) №175 від 02.08.1925.

По наркоматам.

В Наркомземе.

ФОНД ТРАКТОРОСНАБЖЕНИЯ.

Тракторный комитет рассмотрел вопрос о создании на Украине специального фонда тракторокнабжения. Фонд составлен из ассигнований государственных и общественных организаций и отчислений из прибылей от тракторных операций. Средства фонда будут расходоваться на покрытие убытков организаций, проводящих тракторокнабжение, на испытание тракторов, на популяризацию тракторного дела и на помощь школам и курсам по подготовке трактористов и инспекторов. Комитет передал в фонд 66.000 руб., оставшихся в распоряжении Укрсельбанка от весенней кампании по тракторокнабжению.

ИСПЫТАНИЕ ТРАКТОРОВ. С 1 августа на Украине начнется испытание тракторов советского и заграничного производства. В испытаниях примут участие тракторы всех типов, употребляющиеся на Украине. Во время испытаний будут также испробованы заграничные плуги, употребляющиеся при тракторах, плуги украинского завода «Октябрьская Революция» и 8-корпусный буккер завода «Красный Прогресс». Для производства испытаний наркомземами УССР и РСФСР выделены специальные комиссии.

6.100 КОЛЛЕКТИВОВ. Количество коллективных хозяйств на Украине за первые шесть месяцев 1925 г. увеличилось с 5.100 до 6.100. Коллективы об'единяют до 70.000 хозяйств и занимают площадь земли в 490.000 дес. Процент селян в кол-

БУДУВАННЯ ТРАКТОРІВ НА УКРАЇНІ

Вища Рада Народнього Господарства розробила матеріали, які свідчать про тракторобудівництво на Україні. Харківський паровозобудівельний завод до 1-го липня збудував 24 трактори, що становить 47 відс. скороченого програму. В 4-му кварталі завод має випустити ще 21 трактор. Таким, чином, харківський паровозо-будівельний завод протягом року випустить 45 тракторів.

Завод «Червоний Поступ» («Красний Прогрес») уже випустив 79 тракторів, та ще до кінця має випустити 50 тракторів.

Всього на заводах України має бути випущено 255 тракторів замісць 700, що їх передбачалося раніше. Намічене завдання не буде виконано в повній мірі через те, що бракує коштів, треба внести де-які зміни в конструкцію тракторів, бракує інструментів, відповідних гатунків криці і т. инш.

Більша частина заводів, в тому числі харківський паровозо-будівельний, працюють тепер над розробкою нового типу трактора, меншого розміру й сили цілком придатного для умов селянського господарства.

Пролетарська правда (Київ) №180 від 09.08.1925.

Лицем до села.

Закордонні с.-г. машини для села.

Особлива нарада в справі постачання машин при Нараді Коміс. внутрішнього торгу зробила розподіл сіл.-госп. машин, привезених із-за кордону, поміж машиноторговельними організаціями України.

Нарада, розподіляючи машини, мала на меті в першу чергу задовольняти потреби селянства і тільки машин спеціального призначіння та деякі запасові частини машин передаються для організацій. Через це більшу частину с.-госп. машин для продажу на селі передано «Сільському Господареві», а різні запасні частині Укртрестсільмашу.

Всього розподілено сіл.-госп. машин на 1.560.000 карб. Нарада запропонувала Держторгові негайно передати нашим торговельнім установам за кордоном замовлення на соломорізки, трієри та приладдя для виноградарів.

Далі Нарада визнала за потрібне дати довгострочний кредит «Сільському Господареві» на 2.300.000 карб. для розвитку торговлі сіл.-госп. машинами на селі. Цю справу має розв'язати Державна Планова Комісія Укр. Соц. Рад. Респ.

Зірка (Катеринослав) №231 від 12.08.1925.

Сіль-госп. машини та трактори селянству

Постачання селянства сільсько-господарчими машинами та тракторами в 1925—26 році.—Збут тракторів перевищить збут біжуч. року на 150 відс.—Намічено постачання тракторами переселенців та біднішого населення на особливих пільгових умовах.

Наркомземом розроблено плана тракторо-постачання та машинопостачання в 1925-26 році.

Ураховуючи темп збуту тракторів в умовах біжучого року (недорід, брак постійного збуту тракторів і т. д.), Наркомзем в зв'язку з добрим врожаєм визначає розмір збуту тракторів на Україні в 5 тис. шт. на

суму в 10 міл. карб. проти 2 тис. в біжучім році. В зв'язку з тим, що переселенцям та біднішим колгоспам придбання тракторів на умовах Укрсельбанку недоступне, Наркомзем намічає організувати тракторопостачання цих категорій покупців на особливих пільгових умовах за рахунок бюджетно-цілевих кредитів.

По рахункам Наркомзему переселенцям потрібно буде біля 600 тракторів, та колгоспам селянської бідноти 175 тракторів, себто: на особливих пільгових умовах треба буде відпустить в 1925-26 р. до 775 тракторів на суму в півтора мілійона карбованців.

На майбутній рік, ціну трактора «Фордзон» ухвалено встановити в 2 тис. кар. Що ж до сільсько-господарчих машин, то можливість їхнього збуту перебуває в великій залежности від купівельної спроможности села, себто від урожаю.

В теперешній час розмір урожаю ще не може бути визначено остільки, щоби можна було користуватися попередніми даними і НКЗем орієнтаціонно вираховує розмір потреби в с-г машинах на 1925-26 рік в сумі 25 міл. карб., що цілком забезпечується наміченою продукційністю заводів Укртрестсельмаша (для України на 20 міл. карб.) та імпортом с.-г. машин із-за кордону.

При умовах, коли залишити ті методи кредитування машинопостачання, які практикувалися в біжучім році, потреба в кредиті на ці операції визначиться в сумі 10 міл. карб. банковських кредитів та 2 міл. карб. бюджетно-цілевих асигнувань на машинобудівництво.

Селянська газета (Первомайськ) №114 від 13.08.1925.

ТРАКТОР ІДЕ НА СЕЛО.

Київський Сельбанк починаючи з весни цього року вже одержав 75 тракторів — Фордзонів і 8 тракторів —Запоріжців. 60 фордзонів та 8 запоріжців вже розподілено по-між селянами, 15 фордзонів буде розподілено, коли їх власники скінчать курси трактористів. На протязі цього сезону Сельбанк має ще одержати 25 фордзонів. Від Сельбанку трактори купують, головним чином, с.-г. товариства та колективи, окремі селяни купили 3 трактори.

Але тепер помічається великий попит на трактори з боку окремих, переважно заможніх селян, що платять за них готівкою.

Взагалі попит на трактори є досить великий і на майбутній рік Київський Сельбанк гадає внести до своїх планів біля 900 тис. карбованців кредитів на тракторизацію сільського господарства. Ці кредити дозволять селянству придбати більше 500 тракторів.

Кожний селянин, що одержує трактора (Фордзон) обов'язково повинен скінчити спеціяльні курси трактористів, що знаходяться в селі Біличах. Ці курси вже скінчили 60 селян і незабаром буде ще один випуск біля 25 душ.

ПРОЛЕТАРСЬКА ПРАВДА. 5 вересня 1925 р. № 219 (1230)

Трактор на селі
(від нашого Київського кореспондента)

Трактор, цей залізний машиновий кінь, ввійшов у господарство нашого селянина. І ввійшов з величезним успіхом, просто кажучи, з тріумфом.

Скільки було сумнівів, скільки в певних колах було посмішок, коли ми говорили про машинізацію та тракторизацію сільського господарства.

– Мрії божевільного – писала наша емігрантська преса: – тут немає робочої худоби та звичайного плуга, а вони мріють про трактори!...

І мрії здійснились – селянство прийняло трактор, зрозуміло його значіння, навчилося ним керувати, навчилося його використовувати на всі 100%.

Приклад цьому є Київщина.

Весною цього року Київський Сельбанк (обсяг його діяльності поширюється на межі бувшої Київської губерні) розпочав розповсюдження тракторів, даючи для цього певні кредити.

Сельбанк вже продав 45 тракторів, що ними вже користуються селяни. 30 тракторів також куплені селянами, але ними ще не користуються у сільському господарстві тому, що їх власники вчаться в школі трактористів, керувати ними.

100 тракторів замовлено селянами. Таким чином, селянство, переважно – організоване в колективи та земельні громади, вже закупило 75 тракторів і замовило 100 тракторів.

Трактор на селі.

(Від нашого Київського кореспондента).

Крім цього багато тракторів закупили індивідуально, минуючи Сельбанк, заможні селяни (купують вони трактори переважно в Одесі). Заможне селянство, просто кажучи, ухопилось за трактор й їде за ним до Одеси, до Катеринославу і платить відразу всі гроші готівкою. Скільки заможні селяни закупили тракторів, поки що сказати не можна, але в кожному разі вони тракторам зацікавились і мало чи не кожній заможній селянин хоче придбати трактора.

У Бєлічах, біля Києву, є спеціяльна школа трактористів, де селяни вчаться керувати тракторами (трактор не видається покупцеві, доки він, чи його представник не навчиться з ним поводитись). Тепер у цій школі вчиться 30 трактористів – все селяне – представники комун та артілів. До школи сходяться селяни з далеких сел й цілими днями

дивляться на трактори, все розпитують, знайомляться з роботою їх, а за день-два йдуть до Києва й замовлюють й собі трактор.

З тракторів більш всього йде «Фордзон». Це тому, що він при своїй відносно дешевій ціні виконує у сільському господарстві 32 функції. Селянин дивиться на нього не тільки, як на машиновий плуг, але й як на двигун і як на вантажний автомобіль. Селянин ним оре, везе вантаги, везе хліб з поля («Фордзон» дає 20 верст в годину). Як двигуна «Фордзона» використовують для млинів й особливо для молотьби. На «Фордзоні» досить змінити передачу та натягнути на спеціальне колесо паса, щоби він став звичайним двигуном. Ця універсальність й зробила йому такий успіх. Цілі села молотили «Фордзоном», багато селянських млинів працюють на «Фордзоні».

Треба відзначити, що заможне селянство, що так накинулося на трактори, зробило з них джерело прибутку. Індивідуальний власник трактору обслуговує ним свій млин, та наймається орати й молотити на цілі села. На цьому, безумовно, заробляють добрі гроші.

Успіх трактору і власне «Фордзону» полягає між иншим в тім, що він є також і двигуном. Селянин знає, що трактора можна використовувати не тільки місяць на рік, а на протязі цілого року. Але тут є й негативна риса – трактор при таких умовах швидче зноситься. Село потрібує дешевих й придатних двигунів, а таких тепер обмаль – от «Фордзон» й замінює його. Звідси треба зробити висновок й дати на село дешевого двигуна (для млинів, молотарок, тощо)…

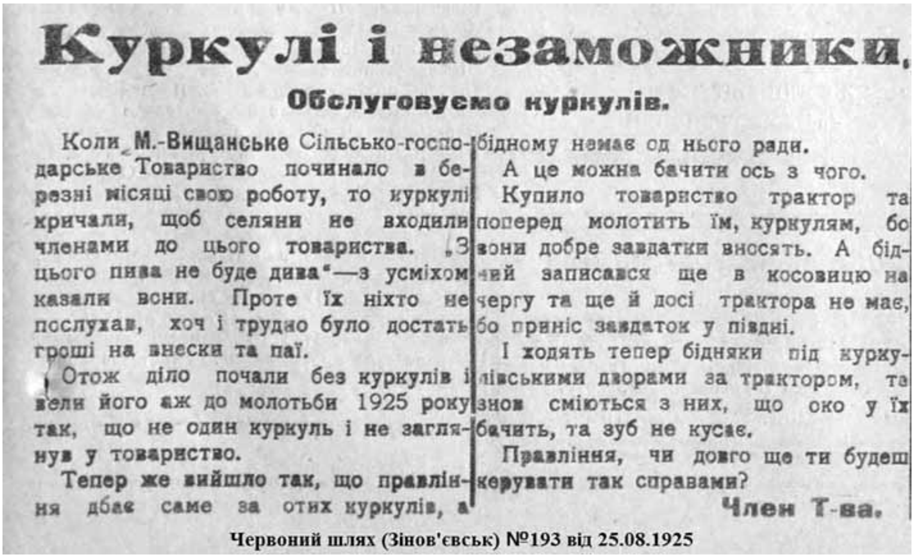
Що до нашого трактору «Запорожця», то, хоча він дешевше, але успіх його слабший. По-перше це пояснюється тим, що він менш надається до різноманітного використовування, а по-друге тим, що завод своєчасно не виконує замовлень. Київський Сельбанк мав тільки 9 замовлень на «Запорожця». Трактори ці вчасно не одержали й селяни замінюють свої замовлення на «Фордзон». ***К. Ф.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №187 від 19.08.1925.

З АМЕРИКИ ПРИБУВАЄ 3794 ТРАКТОРИ

З Нью-Йорку до Новоросійська вийшло два пароплави, навантажені тракторами. Усього відправлено 3.794 трактори, з плугами та запасними частинами. Ці трактори буде послано у Башкірську та Кіргізьку Республіки, на Урал, на Поволжя, на Північний Кавказ, у центральні промислові та чорноземні райони Р.С.Ф.Р.Р. у Крим, на Закавказзя та в Середньо-Азійську республіку.

Радянський статистик (Харків) №30 від 22.08.1925



Куркулі і незаможники.

Обслуговуємо куркулів.

Коли М.-Вищанське Сільсько-господарське Товариство починало в березні місяці свою роботу, то куркулі кричали, щоб селяни не входили членами до цього товариства. „З цього пива не буде дива“—з усміхом казали вони. Проте їх ніхто не послухав, хоч і трудно було достать гроші на внески та паї.

Отож діло почали без куркулів і вели його аж до молотьби 1925 року так, що не один куркуль і не заглянув у товариство.

Тепер же вийшло так, що правління дбає саме за отих куркулів, а бідному немає од нього ради.

А це можна бачити ось з чого.

Купило товариство трактор та поперед молотить їм, куркулям, бо вони добре завдатки вносять. А бідний записався ще в косовицю на чергу та ще й досі трактора не має, бо приніс завдаток у пізні.

І ходять тепер бідняки під куркульськими дворами за трактором, та знов сміються з них, що око у їх бачить, та зуб не кусає.

Правління, чи довго ще ти будеш керувати так справами?

Член Т-ва.

Червоний шлях (Зінов'євськ) №193 від 25.08.1925

Треба організувати ремонтні майстерні тракторів

На допомогу селянинові, що за часи імперіялістичної та громадянської війн наполовину позбувся свого живого інвентаря, цілими табунами прибувають до нас із закордону Фордовські «стальні коні». З недовіррям ставиться до них селянин, несміливо підходить він до «стального коня», бо певний, що як бува він заноровиться на радянській ниві, то йому нічим буде його стьобнути. Немає у селянина потрібного для цього коня батога – технічних знань.

Відомо, що фірма «Форд», конструюючи трактор, виходила головним чином з умов американсько-європейського грунту, а менш усього з умов радянського грунту. Але американці, є американці, вони можуть вивчати вередливість ринку. Зараз уже літають перші американські ластівки: тракторо-інженери і агро-інженери, що вивчають недостатки фордовських «коней» в наших умовах.

Все те, чим користується людина в боротьбі з природою мусить завжди бути в хорошому стані, А у нас справа буде шкутильгати, через технічну неписьменність селянина, йому в цьому відношенні має стати і стає на допомогу радвлада.

Крім курсів трактористів, треба в самому найближчому часі організувати ще і ряд тракторних ремонтних майстерень. Бо після осіннього робочого сезону частина тракторів потрібуватиме поки що біжучого ремонту, а далі може й капітального. До цього треба бути готовими, в противному разі виробничий ефект трактора зблідне в очах селянства.

Цього можна запобігти, зразу ж роспочавши підготовчу роботу. Треба і можна використати на ремонт школи фабзавуча при зав. ім. Петровського, ім. Дзержинського, ім К. Лібкнехта і т. и. Школярі будуть вивчати і привчатися до машин і найздатніші з них на слідуючий рік можуть бути використаними для організації ремонтних майстерень.

Тільки таким чином ми зможемо уникнути тих небажаних наслідків, що можуть бути в результаті технічної неписьменности нашого селянина.

Металіст Заплітаєв.

Зірка (Катеринослав) №247 від 01.09.1925.

Підготовка до тракторобудівництва.

На засіданні Президії заслухано доклад промуправління про підготовчу роботу в справі розвитку тракторобудівництва на Україні. Президія запропонувала промуправлінню вияснити потребу в тракторах на Україні і по всьому Союзові, а також встановити тип стандартизованого трактора для масового виробництва. Одночасно доручено промуправлінню обслідувати завод бувш. Парвійнен коло Сталіна і механічний завод у Таганрозі для пристосування їх під тракторобудівництво. Трестам Південмаштресту та Укртрестсільмашу доручено скласти план організації тракторобудівництва з програмою випуску 10 тис. тракторів у рік.

2-го вересня 1925 року ч. 199 (1487).

ТРАКТОРНИЙ ЗАВОД

Найвища Рада Народнього Господарства ухвалила, щоб у найближчому часі розпочати будування великого тракторового заводу. Завод має бути збудовано в Сталіно (б. Юзівка) на Донеччині.

Радянський статистик (Харків) №32 від 05.09.1925.

І в нас трактори

пише з села Великий-Бурлук на Харківщині доброкор **Свій**. Як прибуло їх два «Запорожці» до нас у село, так людей збіглося цілий натовп, ніяк було тракторам і пройти. Зараз же посунули селяни з тракторами на поле спробувати, чи ж то справді вони добре орють? Щось не вірилося нашим селянам. Очей не зводять, дивляться як то він ловко оре; не помітили й хмари, що наступила, й раптом линув дощ як із відра, а трактор знай собі оре, бо йому ні дощ, ні негода.

«Оце так штука, гукають люди, працює як, та ще й під дощ ним орати можна»..

Радянський статистик №32 від 05.09.1925

Гарна машина для колективів

Цими днями в Ростов на Дону з Америки привезли нову машину косарку-молотарку. Від звичайних молотарок вона різниться тим, що заразом жне й косить. Машину тягнуть трактором. Обслуговують її тільки 3 робітника, не рахуючи тих, що обслуговують трактора.

Машину випробували на Ростовськім досвіднім полі, і вона дала гарні наслідки. За 8 годин робочого дня машина може скосити й обмолотити до 9 дес. Коштує ця машина біля 8.000 карб.

Радянський статистик (Харків) №32 від 05.09.1925.

Трактори на село.

Попит на трактори збільшуться.

По відомостям Наркомзему зараз в Радянському Союзі мається на роботі 7500 тракторів. Попит на трактори з боку селянства дуже великий. В цьому році селянськими колективами було подано замовлень на 20 тисяч тракторів.

Катеринославщині потрібно 300 тракторів.

З нової партії тракторів, що вже відправлено з Америки на Україну, для Катеринославщини призначено 250 тракторів.

Але це не може задовольнити попиту на них, а тому Катеринославський Сельбанк порушив питання про відпуск ще 300 тракторів.

Змичка №56 від 08.09.1925

ЯК ПРИДБАТИ ТРАКТОР? Про трактор тепер забалакали по всіх селах: стальний селянський кінь! Незаможницькі воли! Десятки запитань одержує редакція: де і як придбати трактор? Чи можна всякий трактор використати в господарстві, крім оранки? Кому можна купувати трактор?

РОБОТА ТРАКТОРА. Трактор можна використовувати в господарстві з ранньої весни до пізньої осени. Оранка, волочіння, сівба, косовиця, жнива, сноповіз, молотьба, мливо, – все це можна провадити за допомогою трактора, чепяючи до його то плуг, то борону, то косильку, то пару-другу добрих волів.

А восени та зимою трактор пристосовується до молотілки або до поставів і провадить молотьбу, або ж меле борошно.

Дійсно – незаможницькі воли! Де немає робочої худоби, там один трактор замінить і волів і коней для великого колективу незаможників.

«ФОРДЗОН» ТА «ЗАПОРОЖЕЦЬ». У нас тепер поширюються трактори двох заводів: американський «Фордзон» та наш радянський «Запорожець». Ріжниця між ними з боку придатности до роботи незначна. «Фордзон» 20 сил, 85 пудів, більше придатний до швидкого руху (може

їхати до 12-15 верст на годину), «Запорожець» – 16-18 сил, 120 пудів і до швидкого руху (пересовування) непридатний.

Перший – на 4 циліндри, чотирьох тактовий, другий – на 2 циліндри, 2-х тактовий. Обидва добре пристосовані до потреб села, можуть працювати не тільки в полі, але й дома замісць звичайного двигуна, на шківу, з ріжними машинами.

Значна ріжниця між ними в тому, що «Фордзон» працює гасом (пускається бензином), а «Запорожець» – чорною нафтою. Перший виорює за день біля 2,5 десятин, витрачаючи на десятину до 1,5 пудів гасу та 6,5 хунтів масла. Другий виорює до 2 десятин, витрачаючи на десятину до 2 пудів нафти. «Фордзон» коштує на місці в Полтаві біля 1700 карб., а «Запорожець» на заводі на Катеринославщині – 1450 карб. (ст. Великий Токмак).

УМОВИ КУПІВЛІ. Купувати трактор можуть як артілі, колективи, кооперативи, як і приватні особи. Кредит допускається для всіх. Ріжниця в умовах купівлі така: комунам та артілям треба вносити 20% (п'яту частину) всії суми, а решта розкладається на три врожайних роки (під векселі).

Кооперативи виплачують 30% всії суми (приблизно біля третини), а решту – як і комуни. Приватні особи мусять купувати за готівку. Кредитом можуть користуватися виключно через сільсько-господарські т-ва, при чому виплачують 50% (половину), а решта розкладається на два врожайних роки під векселі товариства. Машинові товариства прирівнюються до кооперативів.

П. Хлібороб.

Більшовик Полтавщини (Полтава) №205 від 09.09.1925.

Трактор—на село!

Машина перетворить наново сільське господарство.
Дасть нову, могутню, дешеву силу.
Замінить брак худоби.
Звільнить бідноту від залежности од багатія.
З'єднає до гурту дрібних господарів і їхні господарства.

ПЕРШИЙ ТРАКТОРНИЙ ЗАВОД В СРСР

З ХАРКОВА. Президія ВРНГ прийняла постанову збудувати тракторний завод на Україні. Спеціальний тракторний завод буде не тільки єдиний на Україні, а й у цілому Союзі.

Президія гадає, що найкраще збудувати тракторного завода в Сталінському, бо від нього близько вугільний район, є метал і зручно розташовано залізничні колії. Але найголовніше цьому сприяє те, що

в Сталінському є вільні заводські корпуси Путилівського заводу. Ці будинки збудовано тільки 1916 р. Вони новішої конструкції й мають чимало потрібного устаткування.

Перевага цього пункту ще й тому, що при цих вільних корпусах є великий робочий посьолок, а це тому можна буде уникнути житлової кризи. Апарат ВРНГ спішно розробляє проекти цього заводу.

Пролетарська правда (Київ) №205 від 09.09.1925.

Селянське свято

В селі Багачці на Лубенщині місцеве сільсько-господарське товариство купило трактора «Фордзона». В день, коли привезли трактора, селяне влаштували урочисту демонстрацію, а потім пішли на станцію урочисто зустрічати трактора.

Селянська правда (Харків) №101 від 11.09.1925.

Хто має трактора, подай відчита про його роботу

Наркомзем розпорядився, щоб усі тракторовласники подали відчити про роботу своїх тракторів за попередній час і подавали їх і надалі щомісяця. Відчити подаються до Окрземуправління. Хто таких відчитів не подаватиме, той позбавляється права одержувати відповідні посвідчення на безакцизний керосін та нафту для трактора.

Робітниче-селянська правда (Умань) №206 від 11.09.1925.

Раціоналізація виробництва НА ПІВДЕНМАШТРЕСТОВІ

Управлінням Південмаштреста в цьому році переведено значні роботи в галузі раціоналізації виробництва на Харківському паровозобудівельному заводі, а також у паливно-силовому господарстві на всіх наших заводах.

Між иншим вироблено проекти і налагоджено виробництво нових типів нафтових двигунів від 8 до 50 кінських сил, що дають значну економію нафти і т. и. В галузі будівництва дизелів вироблено проект конструкції безкомпресорного дизеля, проба якого дала дуже гарні результати… На ХПЗ налагоджено виробництво 50-сильних тракторів, поліпшено значно де-які недостатки конструкції трактору так, що нині виробництво тракторів можна вважати цілком налагодженим. Закінчено також вироблення проекту 25-ти сильного колесового трактору…

Вісти ВУЦВК (Харків) №208 від 12.09.1925.

Сільсько-господарські машини й трактори робитимемо у себе дома

На Запоріжжя прибули американські фабриканти разом з представником Всеукраїнської Ради Народнього Господарства. Вони пропонують запоріжським заводам Укрсельмаштресту збудувати спеціяльні цехи для виробництва машин і тракторів.

Красная армия (Харків) №1301 від 12.09.1925.

Сільське господарство.

Радянські трактори на роботі.

Тракторний комітет доручив комісії під головуванням проф. Алова оглянути й дослідити роботу тракторів «Запорожець». Комісія оглянула 4 трактори: Печенізького с.-г. т-ва, Юрчинківського машинового т-ва, Гниличанського с.-г. кредитового т-ва та с.-г. артілі «Вільна Праця».

Трактор Печенізького т-ва працював цілком справно, без поломки, за винятком занадто швидко зношеного валика в регуляторній каретці, що пояснюється тим, що його ще на заводі не було загартовано і зроблено з м’ягкого заліза. Належного догляду за трактором немає, він дуже забрудненний і цілком можливо, що за таким станом він швидко зноситься, а також можливі поломки частин.

Трактор Юрченківського т-ва знайдено справним, ніяких дефектів у роботі не зауважено, хоч він використовувався для ріжноманітної с.-г. роботи. Під час оранки трапився лише один випадок поломки – зломився баланс фрікційної муфти, що теж можна з’ясувати крихким чавуном, з якого зроблено муфту, тим більше, що такий самий випадок спостерігався і з другим трактором. Догляд за цим трактором був добрий. Після польової роботи трактор установлено на млині – і там він цілком справляється з роботою.

Трактор Гниличанського т-ва орав справно, а зараз молотить теж без перебоїв. Під час огляду зауважено, що регуляторні лапки для пересування муфти дуже зносилися. Це пояснюється тим, що, коли збирали трактор, то неправильно поставили лапки в канавки муфти, а це викликало дуже зношення лапок і неправильне регулювання подачею в двигун нафти, що викликало збільшення розходування її. Т-во цілком задоволене трактором і пильно доглядає за ним, держучи його в чистоті.

Трактор с.-г. артілі «Вільна Праця» було знайдено теж в доброму стані, без будь-яких поломок та дефектів у роботі. Артіль трактором дуже задоволена.

Роблячи підсумки своїй роботі, комісії звертає увагу на те, що машиністи не дуже добре знають свої машини, бо траплялися неправильні установки машинових частин, чого б не було при иншому стані речей. Не зважаючи на простий механізм комісія зауважила аж три випадки неправильного збирання частин регулятора, і прийшла до висновку, що збирання деталів взагалі не вдосконалене, і що деталі вимагають точнішої пригонки. Технічний бік будування тракторів вимагає значного поліпшення та добірнішого матеріалу.

Інтерес селян до «Запорожця» дуже великий. Скрізь відзначалась простота його механізму, легка можливість одержати запасні частини і мала кількість потрібного палива. Комісія прийшла до висновку, що слід використати інтерес селян до «Запорожця» і збільшити його шляхом поліпшення виробництва та удосконалення конструкції.

Вісти ВУЦВК (Харків) №208 від 12.09.1925.

ДІЖДАЛИСЬ ТРАКТОРА.

(с. Сулимівка),

Неділя. Коло крамниці с.-г. т-ва натовп селян, виглядають..

—А що, ще нема? питає один дядько. Коли ось гуде.—Їде наш довгожданий гість т-рактор. Та, ще й не сам, а привіз машину.—Молотимо! радіють незаможники.—„І в нас своя машина є"!—Ось голубчик наш приїхав!—каже одна жінка.

Кругом радість, веселі обличчя—радіють селяни, так і є чому!—„Чи бачили б ми трактора за царя"? питає хлопець. —„А бачили б, як свої уші відмовляє дід.

Радіють селяни та дякують радвладі за допомогу в господарстві.

Пугач

Правда Прилуччини №74 від 17.09.1925

Замовлення Сільсоюзу за кордоном

Повернувшись із подорожі до Німеччини, Англії й Америки, член правління Сільсоюзу тов. Яковлев, сказав, що на нього було покладене завдання налагодити тісніші зносини з закордонними фірмами й поширити наші кредити.

В Америці насамперед він провадив переговори з фірмою «Форд Мотор і К'о», щоб одержати 35 відс. експортну знижку на трактори систем «Фордзон», які ми закупаємо; переговори з Фордом скінчились сприятливо. Нам дали таку знижку. Ми підписали з Фордом агентурний договір, замовили 300 тракторів з плугами та запасними частинами. Вони зараз у дорозі до Новоросійського.

Такий успіх дає змогу Сільсоюзові зменшити ціну на трактори на 300 карб. Тепер трактор кооперованій людності коштуватиме не більш, як 1700 карб. В Америці ж таки Сільсоюз замовив у фірми «Ойль-Пуль» 250 тракторів. Ця фірма дала нам кредит на 50 відс. загальної суми угоди. У фірми «Джон-Дір» ми закупили триста плугів, на ці плуги також дано трохи кредиту під наші векселі без будь-чиєї гарантії.

Радянська Волинь (Житомир) №211 від 17.09.1925.

Тракторизація сільського господарства.

Великі накладні видатки на один трактор— наслідок технічної нерозвинености населення. Вивчення економічних умов роботи тракторів ріжних систем у ріжних по характеру селянських господарствах. Випробування тракторів показало, що український «Запорожець» нічим не гірший од «Фордзона».

На засіданні Тракторного Комітету розглядалася справа про накладні видатки на трактори. Цілком нова для України справа – тракторизація сільського господарства, а також технічна нерозвиненість населення вимагають досить складного апарату для технічної допомоги власникам тракторів. Видатки на тракторові курси, інструкторів, бази, тракторні пункти й инше становлять 257 карб. 90 коп. на один трактор і ця сума входить у загальну вартість трактору для покупців. Вважаючи, що складного апарату вимагає самий стан справи, Тракторний Комітет запропонував Автопромторгові вжити всіх заходів до зменшення накладних видатків, чого можна досягти при збільшенні кількості тракторів.

У свій час Тракторний Комітет запровадив так звані «щоденники трактористів», де зазначалися умови щоденної роботи кожного трактора й инші відомості, що давали можливість робити висновки про рентабельність трактора в селянському господарстві. Тракторний Комітет запропонував своєму секретаріятові зібрати щоденники всіх тракторів України й разом із Науковим Комітетом підсумувати ті відо-

мости, що в них є та зробити висновки про роботу тракторів ріжших систем у ріжних по характеру селянських господарствах.

Далі та цьому ж засіданні було заслухано інформацію про двомісячне випробовування тракторів, що з 1 серпня провадиться на Якимівській тракторовипробовчій станції (Катеринославщина). До цього часу випробувано: «Фордзон» (виробництва Путилівського заводу (Ленінград), «Коломинець» (Москва) й «Запорожець» (Україна), а, також американський «Кейс». Крім того, останніми днями почали випробовувати й «Фордзон» американського виробництва.

Радянський «Фордзон» майже нічим не відрізняється від американського і так само робить добре. Український «Запорожець», не зважаючи на меншу силу, ніж «Фордзон», орав у таких умовах, коли «Фордзон» буксував і взагалі виявив себе, як добра й здатна в наших умовах машина. «Кейс» хоч й ідеально конструйована та виконана машина, але для наших умов вона нездатна – і занадто важка, і дорога – втричі дорожча від «Фордзона». Випробування скоро закінчиться й буде зроблено остаточні висновки про найздатніший у наших умовах трактор.

Тракторний Комітет ухвалив відвідати наприкінці випробовування Якимівську станцію, а також вжити всіх заходів до популяризації наслідків випробовування.

Вісти ВУЦВК (Харків) №216 від 22.09.1925.

Тракторы на Харьковщине

Операции по снабжению села тракторами, проводимые харьковским Сельбанком, расширяются. Уже первая партия тракторов «Фордзон» в 63 штуки, пришедшая на село в апреле текущего года, вызвала колоссальный интерес селянства к этой машине. Это обстоятельство было учтено Укрсельбанком при распределении второй и третьей партии тракторов и Харьковщине в июле было выделено еще 60 тракторов, в августе – 70.

Все это количество машин, за исключением двух, которые оставлены на тракторных курсах для учебно-практических целей, было продало в течение очень короткого времени. Вернее – к моменту прибытия тракторов в Харьков, Сельбанк имел уже столько заявок, что они не покрывались количеством полученных тракторов.

Работа распределенных летом тракторов (июльская и августовская партии) повела к массовому поступлению в Сельбанк заявок на тракторы. В результате этого Сельбанком был сделан заказ Укрсельбанку па 250 шт. тракторов из приходящих в октябре на Украину 1500 шт. **Заказ Сельбанка удовлетворен полностью. Следовательно, в октябре на село будет брошено еще 250 «Фордзонов».**

Восторженные отзывы о работе тракторов, получаемые от их новых хозяев-селян говорят о полной пригодности этого трактора в нашем сельском хозяйстве. Он подкупает селянство разнообразием своего применения и большой производительностью.

Указанные качества трактора, в особенности выявились этим летом, когда в результате часто выпадавших дождей в сельском хозяйстве потребовалось огромнее напряжение и тягловой и людской рабочей силы. Тут на помощь селу пришел трактор: то он пахал, то работал с молотилкой, как двигатель. Так было во многих селениях, где имелись тракторы.

	ОКРУГА					
	Харьковский	Купянский	Изюмский	Сумской	Всеукраинск. организациям	ВСЕГО
С.-Х. Товарищества	12	5	5	1	—	23
С.-Х. Артели . . .	23	11	11	1	—	46
Ксммуны	5	5	3	5	—	18
Машинные т-ва . .	14	25	17	—	—	56
Мелиоративн. т-ва	2	—	—	—	—	2
Земельные о-ва . .	2	—	—	—	—	2
Т-ва по совмест. обраб. земли . .	1	4	—	1	—	6
Комит. взаимопом.	4	—	2	—	—	6
Комит. незам. сел.	—	1	—	—	—	1
С.-Х. профшколы	6	1	—	2	—	9
Всеукраинск. орг.	—	—	—	—	8	8
Прочие	8	3	1	2	—	14
	77	55	39	12	8	191

О том, как проданные Сельбанком тракторы распределялись по округах и группам хозяйств Харьковщины, говорит следующая таблица:

Главная масса тракторов осела в центральной части Харьковщины, а также на юге и на юго-востоке. Северо-запад получил всего 6 процентов всех тракторов. Объясняется это тем, что тракторoснабженческими операциями Сельбанка предусматривалось внедрение тракторов, в первую очередь, в коллективные хозяйства. Вместе с тем имелось также ввиду дать тракторы в степные районы, где имеются нераспаханные многолетние залежи.

В силу этих причин Сумской округ оказался в худшем положении, по сравнению с остальными районами Харьковщины.

При продаже четвертой, октябрьской, партии тракторов (250 шт.) Сельбанк будет практиковать отпуск их отдельным селянам, а также группам за наличный расчет. Надо полагать, что эта категория покупателей получит небольшое количество тракторов, о чем свидетельствует большое число заявок со стороны колхозов, а, главным образом, машинных товариществ.

Нужно все-таки сказать, что **снабжение колхозов и других селянских объединений тракторами остается и теперь главной задачей Сельбанка.**

Лыжин.

Селянин (Харків) №39 від 25.09.1925.

Влаштували й у нас

Опішнянська районова с.-господарська виставка притягла силу селян. Центром уваги, як і скрізь, був трактор, що прибув з комуни «Червоний плугатар».

Трактор орав та молотив перед зацікавленими селянами, а дядьки жваво стежили за його роботою і тут же гуртувалися в артіль для придбання цього чудового стального селянського коня.

Так виставка одним розумним прикладом поширює культурне хліборобство в районі, а про агітаційне значіння й говорити нема чого. Навіть куркулі гомонять поміж собою:

– Ні, таки Радвлада не тільки вміє красно говорити, вона ще краще вміє господарювати. *С. Д.*

Більшовик Полтавщини (Полтава) №218 від 24.09.1925.

Диво селянське – трактор (с. Юр'ївка Павлогр. окр.)

Тр... тр... тр... Десь далеко трахкотів трактор і наближався в село. Вибігали селяни й думали побачить автомобіля, що мали ним приїхати представники з міста. Здаля, лише показався, вже було видно, що це не автомобіль, а трактор. Це ще більше зацікавило селян, давно кортіло його побачити.

«Фордзон» наближався.

– Диви який, – так оце трактор, – питає один селянин.

– Та він же, він. Це ж наш селянин із Ново-Григорівського хутору.

Тракторист повернув руками колесо, в'їхав у двір і став. Двір повний селян. Хто мацає його, хто осторонь ходе, щоб він не загарчав та не наїхав.

А купа селян оточила приїзжого.

– Я був на курсах трактористів два тижні, ото й купив, а тепер їду.

– А скільки він коштує?

– 1800 карбованців, зараз 500, а останні на 3 роки на виплату.

– Ну й штука, ори, молоти, вози, їдь на базар, де хоч...

– Продам я коні та куплю й собі, – говорять один селянин, – а нуж ну, як він буде рушати. Тракторист крутнув, спереду загурчало, сів на трактор тр-тр-тр – покотився... Отепер і ми бачили, а то кажуть, то везуть, везуть, а ми й не бачили, а тепер таки правда. ***Пушкарський***.

Зірка (Павлоград) №266 від 23.09.1925.

Машини для села

Український трест сільсько-господарських машин об’єднує тепер усі найбільші заводи сільсько-господарського машинобудування на Україні. Ці заводи виробляють усі необхідні для сільського господарства машини, починаючи від плуга аж до трактора. Через свої склепи, яких є 44, трест розповсюджує машини по всіх округах України. Через низову кооперацію трест розповсюдив 60 відсотків усіх своїх машин, державним господарствам 10 відсотків і решту в 30 відсотків продав окремим селянам.

Виробництво тресту значно посунулося уперед і тепер складає 65 відсотків загальної кількости машин, що їх виробляють по всьому Радянському Союзові. Заводи тресту до війни виробляли машин на 15.500.000 карб., тепер же ці самі заводи виробляють сільсько-господарських машин на 45.000.000 карб. Крім того, заводи виробляють зовсім нові машини, які раніш привозилось з-за кордону. В цьому році трест зменшив ціни на сільсько-господарські машини на 9 відсотків, а тепер дбає за те, щоб поширити розповсюдження машин через низову кооперацію, збільшити своє виробництво та надалі покращувати якість машин.

Радянське село (Харків) №103 від 24.09.1925.

ФОРДЗОН.

„Що скоїлося на ярмаркові Золотоношському“.

— Лопотить...

— Гуде...

— Трахкотить...

— Ну прямо хоть вуха затуляй – все одно, як ото бувало влітку, перед Маковієм, святий Ілько шарабаном проїде по «аблаках».

Так отаке саме в нас оце в Золотоноші зкоїлось.

Та ще «Причистянський» ярмарок стояв. Можна таки признаться, що стояв по саме нікуди в грязюці, але не біда. Діла йдуть:

— Торгують, продають, купують, міняють; ляпають, христяться, божаться, лаються, б'ються, дурять і... напиваються...

Коли ось: гуде та таки-ж і гуде!... Куди там рахубі з своєю кінною...

Отак гуде.

Позадирали голови до неба – коні, і бички, й гуси, вівці, свині й люди – думали «араплани», коли невидно.

І не «ахтонобіль» – бо чортова батька поїде по такому, коли Грицунові воли та й то випряглися, як віз загруз.

– Ні, щось воно не те.

Виліз Микита Андронович на воза, взявся за оглоблю дивиться і бачить: щось суне, а за ним ввесь ярмарок.

– А ну ходім! Сиди Параско на возі, а я побіжу взнаю. Плигнув з воза й загруз по самі коліна. Сіпнувся й вилетів без одного чобота. І ти, трясця йому в печінки – прости непорочна причисто.

А люди біжять, кричять, в'язнуть, падають, сміються, встають і знову біжять.

Змішалось усе мов під Краковим: вози перевертаються, корови повиривалися...

Дивися біжить відтіля Самійло Нечипоренків до воза: кричить, махає шапкою та – «держи Панасе кобилу бо поб'є воза... Загнуздай хоть черезсідельником».

А там – «надінь Микито лошиці на голову мішок...

– Держи бички!..

– Переймай ягнят!..

– Сиди Катерино на возі й не рипайся, трахтори йдуть.

А там уже під'єгорили – чується – «Ой рятуйте, корову з бумажником витягло з кишені. Держіть, держіть кобеняк украв, оно-но-нонооо...

Аж он побіг отой товариш поза трактором» ..

Дід Костиль прибігши до воза, був на точку та:

– «І трясця, нечиста сила, будь ти неладний з своїм трахтором, перелякав – думав, що німці базар обціпили-ху»...

А баба Горпина збіра цибулю в калюжі:

– «Аа, трясця вам у печінки з вашим «трахталом»; повидумують «чорт-батька зна, що» ич.. піддало роботи»...

Припинився торг.

Нема кому продавати, нема кому й купувати: побігли за трактором на виставку.

– Кажуть зараз оратимуть…

– Та невже машиною можна орать?...

Кажуть...

Поїхали. Загородив. Пішов, а за ним, мов «обхожденіє» Кропив'янських автокефальців навколо церкви...

– Справді оре...

Невіриться. Зміряв Клим Потапович пужалном: «Міленько»... ушир – «вузенько, а проте нічого»...

Взяв у жменю землі. Потер. Вона... Значить видно оре.

Став. Обступили. Мацають, шкрябають аж не повтопляються. Бідний тракторист у кожанім картузі аж употів одмахуючись.

Поросходились... Шукають своїх возів та згукуються. Той шукає коняки, той жінки – всі потерпіли «пораженіє». Тому, дивись, з колгоспу жеребець дав «т р а к т о р а» по «определьоному мєсту», що й на воза не злізе.

Всі не без лиха. А все таки, каже Карпо Мусійович, хоть кобеняк і потягло, а «їдять його мухи»... не ми будемо, коли такого Форзона ми собі не притягнемо. Залопотить він у нас не так... Ну а поки що, запрягай сину та поїдемо додому, та поорем трохи ще «Саком»... ***Біс***.

Робітниче-селянське око (Черкаси) №12 від 26.09.1925.

Підготовити 10 тисяч трактористів

За планом Наркомпраці СРСР на протязі 1925-26 господарського року треба підготовити 10 тисяч трактористів. Для підготовки трактористів буде використано безробітних наймитів.

Плуг и молот (Суми) №191 від 29.09.1925

Переходимо до тракторного обробітку землі.

З Катеринослава повідомляють: цими днями привезено 125 тракторів системи «Фордзон». В найближчому часі буде привезено ще 125 тракторів. Протягом цього року по селах Катеринославщини розподілено понад 400 тракторів.

Більшовик Полтавщини №223 від 30.09.1925.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАКТОРО-ВИПРОБНОЇ ДОСВІДНОЇ СТАНЦІЇ

Президією Держплану розглянуто, порушену Наркомземом і розроблену с.-г. секцією Держплану справу про утворення на Україні тракторо-випробної станції. Потреба в такій станції виникла в зв'язку з тим, що українське сільське господарство останніми часами в значній мірі користується тракторами, і в майбутньому попит на них буде збільшуватись. Через те виникає потреба встановлення найбільш підходящих до місцевих умов типів машин, нині ж ніхто систематично цією роботою не займається за винятком окремих організацій, як наприклад, Автопромторг.

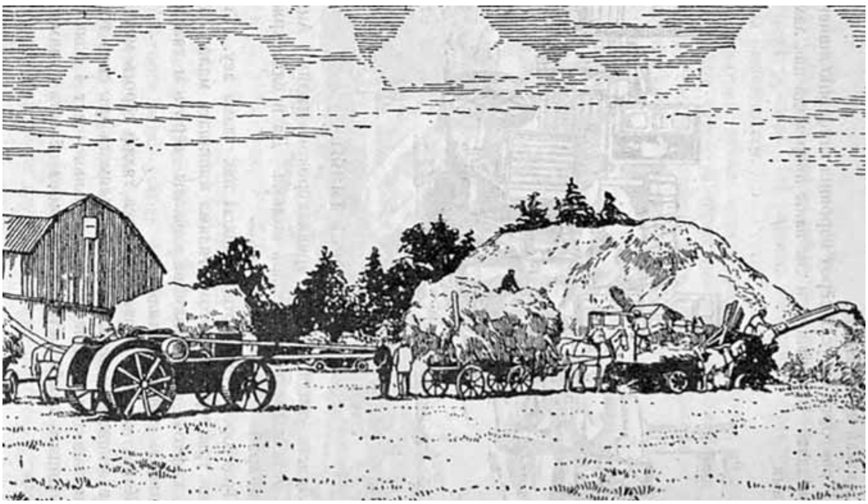
С.-г. секція разом з Наркомземом вважає найбільш зручним пунктом для організації тракторо-випробної станції бувшу Якимівську машино-випробну станцію, що міститься в типічному для степової України

районі, де найбільше поширюються трактори. Тим більше що тут є і відповідне устаткування, що зараз перебуває без всякого вжитку.

Президія Держплану визнала цілком доцільним організацію такої станції на Україні, але визнає необхідним, щоб тут було організовано випробування і загальних с.-г. машин.

Одночасно Президія Держплану ухвалила, що Якимівська машиновипробна станція як не віднесена до майна союзного значіння, мусить бути республіканським майном УСРР. Запропоновано Українському Наркомзему дійти до згоди з Наркомземом РСФРР у віданні якого вона зараз перебуває, про спільну роботу на станції та про передачу станції українському Наркомзему.

Вісти ВУЦВК (Харків) №224 від 01.10.1925.



ДЕ БУДЕ ЗБУДОВАНО ТРАКТОРНИЙ ЗАВОД

При Управлінні Промисловости ВРНГ відбулась окрема нарада Південмаштресту, Укртрестсельмашу і Тракторного комітету Наркомзему, де за пропозицією Головметалу обмірковувалось питання про місце збудування тракторного заводу.

Докладач, головний інж. Харківського будівельного заводу, Кесель заявив, що на гадку Головметалу тракторний завод передбачається збудувати в одному з трьох міст: Сталінграді, Таганрозі або Сталіно. Далі підкреслювалось, що особлива комісія, якій доручено розглянути це питання, зупинилось на двох містах: Сталінграді і Таганрозі. Після детального розгляду виявилось, що збудування заводу у Таганрозі обійдеться 1 міл. карб., тоді коли збудувати його в Сталінграді коштуватиме понад 11 міл., не рахуючи, що Таганрог лежить як раз в такому місці,

звідкіля можна буде легко розповсюджувати трактори. Нарада висловилась за збудування тракторного заводу в Таганрозі.

Радянський статистик (Харків) №36 від 03.10.1925.

Закупка тракторів за кордоном

Незабаром передбачається закупити за кордоном нову партію тракторів на 3 мільйони карбованців. Ці трактори Держторг продаватиме тим установам і організаціям, що їх вкаже Тракторний Комітет.

Народній Комісаріят Земельних Справ клопочеться про те, щоб відповідні органи прискорили замовлення цих тракторів, щоб їх можна було використати на початку весняних робіт. Трактори повинні прибути на Україну не пізніш, як у січні 1926 року, а це дасть можливість передати їх селянам ще до початку весняного бездоріжжя.

На трактори тепер великий попит у селян, бо не всюди на Україні їх є досить. Особливо мало тракторів на Донбасі, а тому можна думати, що як тільки ці нові трактори прибудуть на Україну, то їх негайно розберуть селяни.

ПЛУГАМИ СЕЛЯНИ БУДУТЬ ЗЕБЕЗПЕЧЕНІ.

По цілому Радянському Союзі тепер помічається велика недостача плугів, що шкідливо відбивається на сільському господарстві. Ті заводи, що є в нас тепер не можуть задовольнити усіх потреб селян. З цього приводу Економічна Нарада України визнала за своєчасне й необхідне приступити в 1925-26 роках до будування нового заводу плугів на Україні. Першого року цей завод випустить 250 тисяч плугів, а далі щороку випускатиме коло 400 тисяч.

Радянське село (Харків) №106 від 05.10.1925.

ПРО ЩО ТРЕБА ЗНАТИ СЕЛЯНИНОВІ

Змичка №64 від 05.10.1925.

Які трактори в наших умовах найкращі.

Недавно на засіданні Тракторного Комітету розглянуто було справу що до праці тракторів у сільському господарстві.

Двохмісячне випробування тракторів показало, що трактор «Фордзон» радянського виробництва нічим не відріжняється від американського й так само робить гарно.

Український „Запорожець“, не дивлячись на меншу силу, ніж „Фордзон“, виявив себе, як дуже придатна машина в наших умовах.

Випробування тракторів буде продовжуватися й надалі і про наслідки його буде опов. щено селянство через газети

Тракторизація в Харківській окрузі

Попит на трактори з боку сільсько-господарського населення Харківської округи зростає. Задоволено цей попит поки далеко не в повній мірі. Значіння й вага трактору відчулась селянством в цьому році не так на весні, під час оранки, як під час молотьби. Бо дійсно: година весь час стояла дуже несприятлива для обмолоту – треба було не гавити й якнайдоцільніше використовувати кожен погожий день. Тут на допомогу став трактор. Він скоро встановлюється, за його допомогою можна пустити більш складну молотарку, більшої продуктивности, ніж то звичайна селянська кінна. А сирий хліб і вимолочувати трудно. Виходить, що кінною молотаркою треба було молотити й довше і дорожче, та й зерно вимолочується гірше. А трактор собі:

— Трах, трах, трах, – кажуть селяни: – і нема 80-100 кіп за день – несчувся, коли й потрахкав.

Та й дешевше: тоді, як кінною молотаркою молотьба обходилась до 45 коп. за копу, трактор молотив за ціну в 25-30 коп. за копу. Ось чому за трактором гонка, ось чому на трактор черга всюди до двохсот дядьків.

І заявки на трактори все йдуть, цікавість до цієї універсальної машини росте. Скільки ж ми зараз маємо тракторів по Харківській окрузі?

За даними Сельбанку, по Харківській окрузі за останній час було розповсюджено всього 81 трактор: 75 «Фордзонів» (американських) і нашої радянської марки «Запорожець» – 6.

Треба сказати, що розподіл тракторів провадився в такій спосіб, що в першу чергу одержували колективи (артілі та комуни), в другу кооперативні, земельні та громадські т-ва й організації і в третю (останню) приватні особи.

Погляньмо, як же розподілились по цих групах трактори по Харківській окрузі. Ось цифри: трактори одержали: с.-г. товариства – 11, с.-г. артілі – 23, комуни – 4, машинові т-ва – 14, меліоративні т-ва – 2, земельні громади – 3, т-ва селянської взаємодопомоги – 4, с.-г. школи –6 і инші організації – 8; це так розподілені «Фордзони»; «Запорожець»: с.-г. т-ва одержали 3 трактори, с.-г. артілі — 1, машинові т-ва – 1 і инші – 1.

Тракторизація в Харківській окрузі.

Як бачимо, найбільше тракторів одержали колективи, за ними йдуть кооперативні організації, потім вже инші. Приватні господарі тракторів не одержали зовсім, хоча заяви їх і були.

Цікаво відзначити, що серед кооперативних організацій виділяються машинові т-ва; це цілком природньо: в справі машинування сільського господарства в майбутньому машиновим товариствам належить неабияка роля; отже сприяти організації таких товариств є одним з головних завдань с.-г. кооперації на селі.

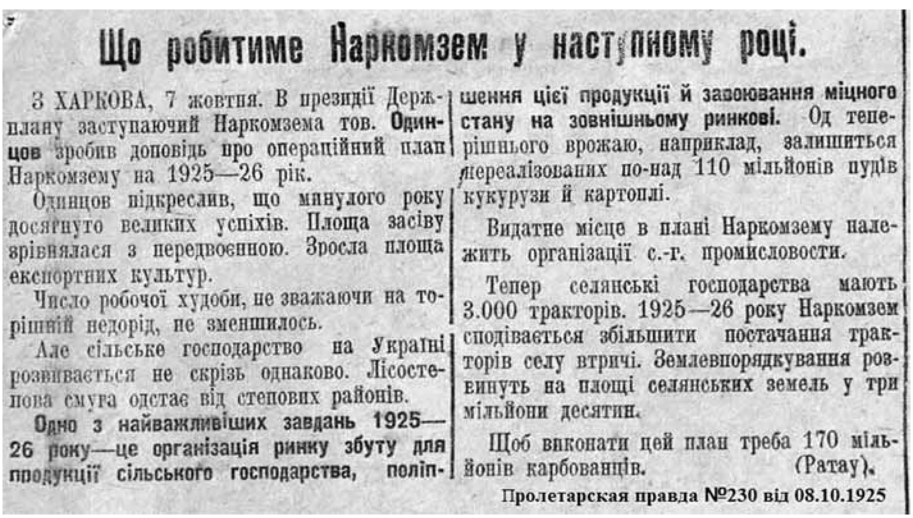
Порядок одержання тракторів – по заявках через с.-г. кредитові т-ва, а ці останні вже одержували їх (трактори) в Сельбанкові й передавали по належности. Умови – кредит на три врожаї.

Щодо порядку одержання тракторів, можна було б побажати замінити існувавший в той спосіб, щоби бажаючих придбати трактора позбавити від залежности з боку с.-г. кредитового т-ва…

Далі. Оскільки трактор є в наших умовах машиною новою, і поводитись та ходити біля неї наші селяни не вміють, бо не звикли ще до неї, перед Сельбанком повстало питання про підготовку відповідного кадру людей, що вміли би керувати машиною. З цією метою було організовано при Автопромторзі курси трактористів. Трактор не давався жодній організації, коли вона не мала свого обученого тракториста. До останнього часу випущено було 171 тракториста.

Як же справа з тракторами стоятиме надалі? На початку жовтня чекають одержати ще 225 тракторів. Заявок вже є понад 45. Ця кількість, безумовно, збільшиться, коли трактори прибудуть вже на місце. Щодо роботи тракторів – то отзиви за них хороші. Правда, є де-які скарги на «Запорожця». Що ж до «Фордзона» – їм всі задоволені. ***П.С.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №230 від 08.10.1925.



Що робитиме Наркомзем у наступному році.

З ХАРКОВА, 7 жовтня. В президії Держплану заступаючий Наркомзема тов. **Одинцов** зробив доповідь про операційний план Наркомзему на 1925—26 рік.

Одинцов підкреслив, що минулого року досягнуто великих успіхів. Площа засіву зрівнялася з передвоєнною. Зросла площа експортних культур.

Число робочої худоби, не зважаючи на торішній недорід, не зменшилось.

Але сільське господарство на Україні розвивається не скрізь однаково. Лісостепова смуга одстає від степових районів.

Одно з найважливіших завдань 1925—26 року—це організація ринку збуту для продукції сільського господарства, поліпшення цієї продукції й завоювання міцного стану на зовнішньому ринкові. Од торішнього врожаю, наприклад, залишиться нереалізованих по-над 110 мільйонів пудів кукурузи й картоплі.

Видатне місце в плані Наркомзему належить організації с.-г. промисловости.

Тепер селянські господарства мають 3.000 тракторів. 1925—26 року Наркомзем сподівається збільшити постачання тракторів селу втричі. Землевпорядкування розвинуть на площі селянських земель у три мільйони десятин.

Щоб виконати цей план треба 170 мільйонів карбованців. (Ратау).

Пролетарская правда №230 від 08.10.1925

Тракторно-испытательная опытная станция

Все увеличивающийся спрос со стороны украинских селян на тракторы выдвигает вопрос об установлении наиболее подходящих к местным условиям типов машин. С этой целью выявилась необходимость организовать на Украине тракторо-испытательную опытную станцию. Наиболее удобным пунктом для этого является – Акимовская опытная станция. Госплан Украины предложил Наркомзему разработать вопрос об организации станции по испытанию сельскохозяйственных машин на территории Акимовской станции и о снабжении ее необходимыми испытательными приборами.

Селянин (Харків) №40 від 08.10.1925.

ПОПИТ НА ТРАКТОРИ ЗРОСТАЄ

Маріупольський Сельгоспсоюз одержав 15 тракторів з нової партії тракторів на 80 штук. Всього, разом з тими, що прибули раніш, округа має тепер 180 тракторів. Попит на трактори перебільшує пропозиції в кілька разів. На Полтавщині попит на трактори зростає з кожним днем. Одержані Сельбанком 70 тракторів розпродано за кілька день. Всього в цьому сезоні Сельбанк продав 245 тракторів. Щодня надходять нові заявки на трактори від артілів, комун та окремих селян.

Радянський статистик (Харків) №37 від 10.10.1925.

На Якимівській тракторній станції.

(Од нашого спеціяльного кор-та).

ОРГАНІЗАЦІЯ ВИПРОБУВАННЯ.

Ленінградський Державний Інститут Досвідньої Агрономії вирішив цього літа випробувати існуючі у нас трактори для того, щоб виявити економічні та технічні досягнення в світовому та радянському тракторобудівництві, а також зробити порівнюючі висновки про здатність тракторів ріжних систем в умовах нашого сільського господарства

Програмою роботи намічено було випробувати такі трактори: гусеничні – трактор на 40 сил заводу «Більшовик» в Ленінграді, трактор на 20 сил з того ж заводу, трактор на 50 сил заводу «Комінтерн» в Харкові, а також колісні трактори – типу «Фордзон» на 20 сил заводу «Красний Путиловець» в Ленінграді, трактор на 25 сил заводу «Гомза» в Брянському, трактор типу «Коломенець» на 25 сил заводу «Гомза» в Коломні і трактор типу «Запорожець» заводу Укртрестсельмаша «Червоний прогрес» в В. Токмаку – всього 7 тракторів радянського виробництва.

Одначе справу було організовано так погано, що на випробовування попали лише радянські трактори – «Запорожець», «Коломинець» та «Фордзон» і американський «Кейс». Не говорячи вже про те, що на випробовування не попав ні один гусеничний трактор, не було навіть й найбільш популярної машини – американського «Фордзона».

Український Тракторний Комітет все обіцяв вчасно надіслати його, але як кажуть – обіцянка-цяцянка – американський «Фордзон» прибув на станцію лише 28-го вересня, коли цілком закінчилось польовс випробовування і дослідники, не зважаючи на все своє бажання, нічого не могли з ним зробити.

В зв'язку з зазначеною метою, випробовування повинно було відповісти на низку різних питань, в тому числі й та такі життьові та популярні, як – простота конструкції, міць, продуктивність при різному грунті та різній роботі, витрати палива, змазки, води, вартість та зручність ремонту і т. д.

Звичайно, коли б на дослідах були всі трактори, такі відповіді дали б можливість цілком об'єктивно міркувати про порівнюючу якість усіх машин, особливо, кола б можна було порівняти ці результати хоч би і з результатами такої відомої машини, як американський «Фордзон». Але на великий жаль цього не було й тому доводиться задовольнитися тим, що дало це випробування.

КАТАСТРОФА З «КОЛОМЕНЦЕМ».

«Коломенець» – двохциліндрова машина на 25 сил та 550 оборотів. Це – одинадцята машина першого типу, цілком своєрідної радянської конструкції. На випробовування вона попала якось дивно, – її послав не завод, а, здається, Сільсиндикат. При інших машинах були і заводські монтьори, і трактористи, а тут – нікого, так що для розборки машини було запрошено місцевого тракториста.

При обмірі частин машини було зауважено кілька трубів з поганою нарізкою; в коробці скоростів зубці трибків занадто близько. Виявились хиби і в клапанах: їх поїла іржа і масло вибивалось із картера в труби. Форсунки розпиляють погано, а тому в глушник попадає сира нафта і забруднює машину. Через недостатки розпилення регулятор машини не досить чулий.

Трактор випробувався лише під гальмом і показав 25 сил, але двигун спинявся через те, що витікала нафта. Що ж до польової роботи, то «Коломенець на ній так-таки й не був, бо не вдалося його «настроїти». Так і стояв він весь час у гаражі сумно поглядаючи на инші машини, що прудко бігали навколо нього. Взагалі виявилося, що ця машина й важка й трудно пускається в роботу, і дорога, і складна по своїй конструкції.

РОЗБОРКА ІНШИХ МАШИН.

Перед початком польової робота всі машини було розібрано і особливим приладдям з точністю до 0.001 дюйму було обміряно їхні найвідповідальніші частини. Це робилося, по-перше, для того, щоб визначити якість роботи заводів, що випускають машини, пригонку частин і, по-друге, щоб обмірявши ці частини після польової роботи, визначити наскільки вони зносилися, як на них відбивається та чи инша польова робота.

«Запорожець» зроблено добре: він показав, що різниця між діаметром поршня та циліндра ніде не перебільшує норми – 0,04 міліметра. Яка це велика точність, можна міркувати хоч би і з того, що коли рознос становитиме 1 міліметр, то й тоді машина ще працюватиме. Колінчатий вал зроблено дуже добре. Точність виготовлення колінних шийок більша за нормальний допуск. Також добро зроблено вісі трибків – точність їх удвоє менша за припустиму.

Конструкція «Запоржця» – найпростіша з усіх машин, що були на пробуванні. Можна сказати, що вона навіть занадто проста, бо з місць є заява про другу скорість та задній ход, – машина має тілько одну скорость, а заднього ходу хоч і можна досягнути, але це може зробити тільки досвідчений тракторист.

Трохи складніший «Фордзон». Машина, що була на випробуванні хоч і радянського виробництва, але уявляє із себе точну копію американського «Фордзона». Зроблено машину теж добре, ніяких особливих хиб не зауважено. Що подобається в «Фордзоні» так це, – його універсальність: порожняком або з невеликою вагою він проходить за годину 12, а то й більше верств, має три скорости і пристосувати його можна до будь-якої господарської роботи.

Але найкраще виконано американського «Кейса» відповідальні частини в ньому навіть одшліфовано. Не зважаючи на свою складність машина і на гальмі, й в полі працювала як добрий годинник. Одна її хиба, що вона дуже дорога.

РОБОТА В ПОЛІ.

Після розборки машин і вимірювання частин, їх знову було складено і пущено в польову роботу. Поруч із цим провадилося випробування машин на гальмах для визначення їхньої сили. «Фордзон» показав 20 сил, «Запорожець» –16, «Кейс» –28 і «Коломенец» –25 сил.

«Запорожець» у полі пробив загалом 150 годин. На цілині він орав цілком вільно двохкорпусним 14-дюймовим плугом на 4 вершки завглибшки, а по стерні – трьохкорпусним 12 дюймовим плугом на 3 вершки.

«Фордзон» на полі робив трохи менше, але так само справно, як і «Запорожець». На першій скорості (2,5 верстви на годину) він орав

цілину двохкорпусним 14-дюймовим плугом на 4 вершки, а на другій скорості (4 верстви за годину) – трьохкорпусним 12-дюймовим плугом на 3,5 вершки. На третій скорості – до 12 верств за годину – «Фордзон» орати не може і цю скорість можна використовувати лише для транспортування.

Порівнюючи роботу в полі «Запорожця» й «Фордзона», слід зауважити, що на цілині «Фордзон» іноді буксував, чого в «Запорожця» не траплялося. Це вказує на те, що у «Фордзона» вага не відповідає силі машини. На 20 своїх сил він важить лише 88 пудів (а американський «Фордзон» ще менше 71 пуд), тоді як «Запорожець» на 16 сил важить 140 пуд. Ця хиба «Фордзона» матиме значіння лише протягом кількох років, коли всю цілину буде піднято і всі поля матимуть культурний вигляд.

Показавши на гальмі нормальних 28 сил і остаточних 32–33 сили, «Кейс» орав по цілині трьохкорпусним плугом «Детройт» і «Діра» на 4 вершки завглибшки, але треба сказати, що це не його плуги, бо він найкраще оре плугом «Гайд», що його на великий жаль на випробованні не було.

При оранці на 3,5 вершки завглибшки продуктивність роботи «Фордзона» за одну годину становить на легкому грунті 0,25 дес. і на важкому – 0,38 дес. Продуктивність «Запорожця» відповідно становить 0,2 дес., і 0,3 дес., а «Кейса» — 0,35 і 0,50 дес.

Цікаві дані про витрати води кожним трактором. Найменше витрачає «Кейс», за ним – «Запорожець», далі – «Фордзон» (0,8 відра за годину роботи), а «Коломенець» за дві години випробовування на гальмі в гаражі ковтнув 8 відер. Витрата машиною води має велике значіння через те, що трактори поширені переважно в південній частині України, дуже бідній на воду. Коли, скажемо, машина витрачає по 4 відра за годину роботи, то до неї треба ще пару коней, або другу машину, щоб постачала її водою, бо в степу до води іноді кільканадцять верств.

НАФТА ЧИ ГАС?

Як показав досвід, міць трактора у значній, коли не в головній мірі, залежить од того, з якою амплітудою переміщається центр ваги всієї машини під час руху. Перший винайдений в Америці трактор робив 300 оборотів і прожив лише 1,5 роки, бо ход його розвалився в той час, як двигун був що цілісенький. Другий по черзі трактор робив 400 оборотів і прожив три роки. Останні американські машини роблять 1000 оборотів, але ще докладно не відомо, скільки вони проживуть, бо їх лише торік винайдено.

Цьогорішні відомості з Америки говорять про винайдення двигуна з 1200 оборотами, але його в нас ще немає. Всі ці двигуни з багатьма оборотами опалюються лише гасом, газоліном або бензином, а й досі світова техніка не винайшла двигуна, що працюючи на нафті, давав би

багато оборотів – найудоскональніший нафтовий двигун внутрішнього згорання робить лише 350-600 оборотів.

Трактори радянського виробництва «Запорожець» і «Коломенець» працюють на нафті, а американський «Фордзон» та «Кейс» – на гасові. На Якимовській ст. зустрілися спірні думки про тип найкращого в наших умовах трактора. Частина техніків говорить, що будування нафтових тракторів є основною нашою помилкою, бо, мовляв, нічого путнього все рівно не можна зробити. Друга частина техніків зазначає, що нафтові двигуни, як найпростіші по своїй конструкції, найбільше здатні в наших умовах, а до того й нафта значно дешевша.

Але тут виникає ще одно питання. В нашій нафтовій промисловості за основні її продукти вважаються гас та бензин, а те, що одходить (одброси), вважається за продукти другорядного значіння, що з них, між іншим, виробляються різні змазки. В Америці ж, країні найбільшого розповсюдження гасових та газолінових двигунів, основний продуктом нафтової промисловости вважаються наші покиді, а гас, бензин та газолін – продуктами другорядного значіння. Це через те, що на переробці нафтових покидів збудовано всю величезну Американську хемічну промисловість. Отже, вороги нафтових двигунів зазначають, ще й те, що вважаючи нафту як паливо, ми разом із тім палимо й надзвичайно цінні речі, значно дорожчі за гас, або бензин.

Хто з обох таборів техніки має більшу рацію – говорити трудно. Ці висновки можна зробити лише обраховуючи загальний стан нашої промисловості, ролю в ній різного палива, а також ролю нафтових одбросів в нашій хемічній промисловості. Відповідь на це повинна дати наша наука, а селяне, що приходили дивитися на трактори говорили, що найкраща для них машина, це – «Запорожець», бо мовляв, вона й проста, і паливо для неї коштує дешевше.

Вісти ВУЦВК (Харків) №229 від 7.10 і 14.10.1925.

З початку імпортної кампанії ввезено з Америки 1.091 плуг «Олівер» і 2.887 плугів «Діра» та 3.058 тракторів «Фордзона».

Вісти ВУЦВК (Харків) №230 від 18.10.1925.

Новий радянський трактор.

З КОЛОМНИ.—На Коломенському заводі зроблено нового трактора по плану інженіра Пугавки Трактор має форму автомобіля з закритими частинами. Працює нафтою. Він добре тягне 4-х лемішний плуг. Трактора було взято на іспит в Тимірязівську академію й визнано відповідаючим всім основним вимогам для практичного вживання в сільському господарстві.

Радянський шлях №110 від 29.10.1925

ТРАКТОРИЗАЦІЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

(з доповіді голови правління Укрсельбанку
тов. Порайка на Другій сесії ВУЦВК)

До недавнього часу трактор в сільському господарстві майже був невідомий і селянство ставилось до нього з недовір'ям. Але тепер, коли ми 25 року кинули на наше село 600 Фордзонів, селянство вже запевнилось, що тракторизація сільського господарства є для нього вигідна і тепер купують трактори не тільки сільсько-господарчі об'єднання, колгоспи, а навіть індивідуальні господарства.

До цього часу Укрсельбанк закупив 3 тис. штук тракторів, а на наступний рік від самого Донбасу надійшло заяв на 2-3 тис. тракторів. З боку Укрсельбанку вжито заходів щоб задовольнити попит на трактори, але для успішного переведення тракторизації сільського господарства, слід гостро поставити справу вивчення певного кадру трактористів, для чого слід окремим колективам послати своїх людей на спеціальні тракторні курси.

Вісти ВУЦВК (Харків) №230 від 18.10.1925.

Трактор побеждает

(2-й день работы сессии ВУЦИК)

Интересно еще остановиться на вопросе о тракторе, о нем много было сказано на сессии: – трактор, вначале встреченный недоверчиво, постепенно пробивает себе дорогу в самые глухие углы села. **Первые 600 тракторов, распределенные Укрсельбанком, показали, что в тракторе селянин имеет дешевого, применимого для всех разнообразных служб сельского хозяйства, помощника.**

«Дядько», на практике увидев работу трактора и подсчитав все выгоды, стал организовывать машинные товарищества, посылать членов семьи на тракторные курсы... Сейчас на селе, как метко сказал один из членов ВУЦИК'а, – форменная «трактеромания».

Трактор победоносно продвигается сейчас по Украине, трактор прорезывает в самых глухих углах нашей республики землю, никогда не знавшую современной культурной обработки. Трактор — верный союзник нашего селянина – еще сыграет огромную, историческую роль в росте багатств черноземной Украины.

Харьковский пролетарий №234 від 18.10.1925.

ТРАКТОРИЗАЦІЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

(Із постанови Одеського Губкому)

Попит селянства на трактор в нашій окрузі настільки збільшився, що задовольнити, потребу по всіх заявках не можна. Разом з цим дово-

диться відзначити й те, що ціна на трактор ще дуже велика, і робота трактором обходиться дороже як кіньми.

Треба вважати на те, то перший покупець на трактори – незаможник і середняк, а тому треба меншити ціни й далі.

Від того, наскільки вміє ходити коло трактора тракторист, залежить авторитетність «залізного коня» серед селян. А тому треба вжити заходів до поліпшення кваліфікації трактористів, організуючи повторні курси, установлюючи випробування трактористів, інструктуючи їх і т. д. Треба також розглянути питання про організацію виставки та змагання тракторів. Необхідно також ужити заходів до того, щоб трактори були доступні переселенцям – їм бо, у переході до кращих форм землекористування, найбільше потрібна тяглова сила.

Трактори вже себе показали. Але цього ще мало. Треба як найбільше вкореняти трактора в маси, популяризувати його серед селянства, ввести тракторову справу в програму сільських шкіл. Сільрайпарткоми повинні взяти активну участь у розповсюдженні трактора на селі.

Известия (Одеса) №1764 від 20.10.1925.

Хай живе тракторизація!

(малий фейлетон)

Антоша Ко.

Корисна все таки річ отой трактор.

Запряжи його в плуг – оре.

Постав до молотилки – молотить.

До млина – меле. До олійниці – б'є олію.

До січкарні – ріже січку.

І це-ж іще тільки квіточки, а ягоди далі.

Дійде, люде добрі, до того, що чоловіків трактор одягатиме, а жінкам діжу міситиме. Але це колись буде, а зараз послухайте, як комуна «Червона зоря» (на Катеринославщині) «тракторизоване» весілля справляла.

* * *

– Дайош «отого чорта» до порога. «Отого чорта» – трактора, значить.

Трактор перед порогом. До трактора – воза, ще воза, іще багато возів. На першому – молодий із дружком та піддружнім. На другому – старости, з рушниками через плече. На третьому – світилки та свашки з короваєм. На четвертому – бояре. На п'ятому – музики.

Трактор—на село!

Машина перетворить наново сільське господарство.
Дасть нову, могутню, дешеву силу.
Замінить брак худоби.
Звільнить бідноту від залежности од багатія.
З'еднае до гурту дрібних господарів і їхні господарства.

На шостому – тещині чоботи. На сьомому, на восьмому і ще на багатьох – дядьки, тітки, брати, брати у других, троюродні сестри, ятрівки, зовиці – словом аж до трицятого коліна рідня.

Всі їдуть. А чого-ж би й не їхати, коли везе. Всім харашо весело й приємно.

На вулиці – трактор хрокає, як кабан, вози риплять, музики грають, бояре витриндикують, а світилки та свашки співають:

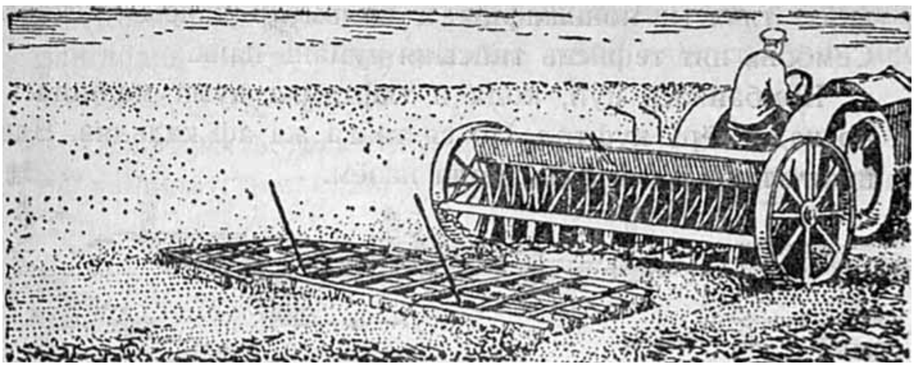
Чи втрапили, чи не втрапили?..

Чи до свата, чи не до свата?..

А трактор хрокає, а вози ідуть чисто всі ідуть.

Отака тракторизація! Правда, хороше? Я теж скажу, що хароше. Одне лише погано: весілля це відбувалося в «день урожаю». Та ще ж комуна?.. Та ще ж «Червона зоря»?.. Пагано!..

Селянська правда (Харків) №118 від 21.10.1925.



ТАК РОБИТИ НЕ СЛІД

Задумало Романівське товариство спільної обробки землі, на Криворіжжі, придбати собі трактора. Внесли Долинському сільгосподарському кредитовому товариству 500 карб. завдатку й вирядили одного члена на курси трактористів. Коли повернувся цей тракторист, то й поїхали уповноважені за трактором. Та не так вийшло, як думали:

– «Давайте, кажуть, ще 500 карб., тоді й візьмите».

– «Як же так?!, кажуть пред-

ставники, ми ж умовилися, що при покупці заплатимо лише 500 карб., а решту, згодом.

Але, скільки не билися, нічого не вийшло. Так ні з чим і додому повернули. Оце так і допомагають колгоспам, – пише сількор Олесь.

Селянська правда (Харків) №119 від 23.10.1925.

Сельбанк приймає замовленння на трактори на 1926 рік

Сельбанк повідомив свої товариства, що приймаються замовлення на трактори на 1926 рік. Умови придбання тракторів 1926 р. такі: комуни, артілі, сільсько-господарські й машинові товариства й земельні громади вносять 25 відс. задатку, а решта кредит на 3 врожаї. Кооперативним об'єднанням, державним установам та всім иншим організаціям треба вносити 50 відс. задатку, а решту сплатити протягом 2-х урожаїв. Окремі господарі дають 50 відс. задатку, а решту сплачують протягом одного врожаю. Трактори прибудуть: перша партія до 1 квітня, друга – до 15 червня 1926 р.

Червоний край (Вінниця) №207 від 23.10.1925.

Тракторизація сільського господарства

Наслідки випробування тракторів «Запорожець» і «Фордзон».

На вчорашньому засіданні Тракторного комітету було заслухано доклад проф. Алова про наслідки випробування ним трактора радянської конструкції «Запорожець» і американського «Фордзон».

Для випробування було взято вже виробленого «Запорожця» і цілком нового «Фордзона», в наслідку чого «Запорожець» майже ні в чому не поступався перед «Фордзоном». Що можна зауважити, так це те, що «Фордзон» працює більш рівномірно, а «Запорожець» такої рівности в роботі не має, «Запорожець» рве земляний шар на великі шматки, а «Фордзон» роздрібнює. Це пояснюється тим, що «Фордзон» має аж чотирі циліндри, а «Запорожець» лише один, через що і йде нерівно.

Щодо витрати палива, то на оранку однієї десятини на 13,4 снм. завглибшки «Запорожець» витрачає 43 ф. нафти, а «Фордзон» на оранку десятини на цю ж глибину – 30 ф. гасу. Так було, коли до обох тракторів було причеплено плуг «Діра», а на плузі «Гена» на станку однієї десятини «Запорожець» на 13,4 снм. завглибшки витратив 48 ф. нафти, а «Фордзон» на глибину 14,1 снм. – 64 ф. гасу.

Свої досліди проф. Алов провадив двічі – 1923 р. і цього року. В цьому році виявилось, що «Запорожець» робить зараз економію на паливо у розмірі 30-40% порівнюючи до 1923 року. Слід зазначити, що

«Запорожець» добився цього реальним поліпшенням своєї конструкції в той час, як удосконалення «Фордзона» не відбивається на кількости палива.

Говорячи про скарги селян на ті «Запорожці», що їм продав Укрсельбанк, проф. Алов пояснює ці скарги тим, що Укрсельбанк та Автопромторг підготовлювали трактористів тільки для «Фордзонів», цілком не звертаючи ніякої уваги на ознайомлення трактористів із «Запорожцем». Проф. Алов гадає, що коли поставити обслуговування «Запорожця» й «Фордзона» в однакові умови, то лише тоді можна зробити цілком об'єктивні висновки про здатність для селянського господарства того чи другого трактора.

Вісти ВУЦВК (Харків) №245 від 25.10.1925.

ТРАКТОР НА СЕЛЕ.

„Мотаеться, як вор по ярмарку".

(С. Печенеги, Харьковского района).

В международный рабочий день 1 мая наш шеф—завод ВЭК подарил нам трактор «Запорожец» и молотилку.

Как только он прибыл, сейчас же приступили к пахоте. Из'ездив треть Печенежского района и перевернув около 200 десятин земли под пар, «Запорожец» пошел на отдых. Селяне решили, что вся работа трактора на этом и закончилась.

Но не прошло и двух недель, когда часть селян свезла уже домой хлеб, трактор вдруг появляется с молотилкой. Каково-же было восхищение селян, когда они увидели, как их «Запорожец» быстро справляется со стогами хлеба, обмолачивая его и превращая горы хлеба в отдельные скирды соломы, кучи половы и вороха зерна.

С каждым днем очередь на обмолот трактором хлеба все увеличивается.

— Ну й мотаеться, как вор на ярмарку,—говорят селяне,—оце спасибі шефу, дав такого козака, що справиться й за годину. Не прийдеться тепер ходити кланятись до Ивана Ивановича.

Лютый.

Выручил из беды.

(С. Нуровая, Изюмского округа).

В хуторе Н.-Чизник в товариществе животноводства «Ясная Звезда» имеется трактор.

Трактор обслуживает не только этот хутор, но и нужды селян из соседних сел.

Так, у некоторых селян с. Нуровой, в самый разгар полевых работ не хватило прошлогоднего хлеба. Пришлось было перевезти с поля хлеб нового урожая и обмолотить его. Для этого нужно было потратить несколько дней.

Но вот из Н.-Чизник приезжает трактор и тащит за собой молотилку.

Управляющий трактором предлагает свозить к нему снопы. Селяне не заставили себя ждать. И через несколько часов нужное количество хлеба было обмолочено и, таким образом, селяне были выручены из беды.

Горбань.

СЕЛЯНИН

ВИПРОБУВАННЯ ТРАКТОРА «ЗАПОРОЖЕЦЬ»

З ХАРКОВА, 23 жовтня. На сьогоднішньому засіданні тракторного комітету Наркомзему з доповіди проф. Алова про наслідки випробувань тракторів американської системи «Фордзон» і радянської системи «Запорожець» з'ясувалося, що хоча «Фордзон» працює швидче і рівномірніше, але «Запорожець» потребує багато менше палива, ніж «Фордзон».

Випробування показали, що радянський «Запорожець» простійший конструкцією й економічно корисніший за «Фордзон». Тракторний комітет постановив провадити далі ці випробування. Щоб задовольняти потреби селянства в тракторах, постановлено виписати з-за кордону ще 3.000 штук «Фордзона».

У комітеті зауважували, що тепер є заяви від селян на 12.000 тракторів (РАТАУ).

Пролетарська правда (Київ) №245 від 25.10.1925.

3150 ТРАКТОРИСТІВ З ХАРКОВА

26 жовтня (по телеф. від вл. кор). Для забезпечення українського тракторного господарства кваліфікованими робітниками на протязі грудня і січня тракторні курси випустять по всій Україні 3.150 курсантів.

Пролетарська правда (Київ) №246 від 27.10.1925.

ПОСТАЧАННЯ ТРАКТОРІВ У БІЖУЧОМУ РОЦІ

На засіданні тракторного комітету Заступник Голови Укрсельбанку тов. Петров повідомив що Укрсельбанк мав цими днями замовити в Америці 3 тис. тракторів «Фордзон» із 6 тис. передбачених до ввозу протягом біжучого року. Крім того Укрсельбанк гадає набути для поширення 500 тракторів радянського виробництва, в тому числі 400 «Запорожців» і 100 тракторів «Ф. П.» («Фордзони» радянської конструкції виробництва Ленінградського б. Путилівського заводу).

Представник Сільгосподаря заявив, що Сільгосподар претендує на то, аби з цих 3.000 тракторів йому було відпущено половину для низової с.-г. кооперації з тим, що він бере на себе і обслуговування тракторів технічною силою та підготовку трактористів. З огляду на те, що курси мають відкритися не пізніше 1-го листопаду і, що Сільгосподар не встигне організувати їх як слід, в той час як Автопромторгом цю справу вже налагоджено, Тракторний Комітет заяву Сільгосподаря відхилив.

Чимало суперечок викликало також обговорення справи – кому, в яку чергу і на яких умовах продавати трактори. Комітет ухвалив зараз, коли попит на трактори перебільшує пропозицію, що окремі господарства можуть набути трактори лише після задоволення кооперованих селян.

Вісти ВУЦВК (Харків) №247 від 28.10.1925.

Нова партія тракторів

Черкаський Автопромторг одержав з Київської тракторної бази 2 «Фордзона» з яких один відправлено Буромському с.-г. т-ву, а другий Мліївському с.-г. т-ву.

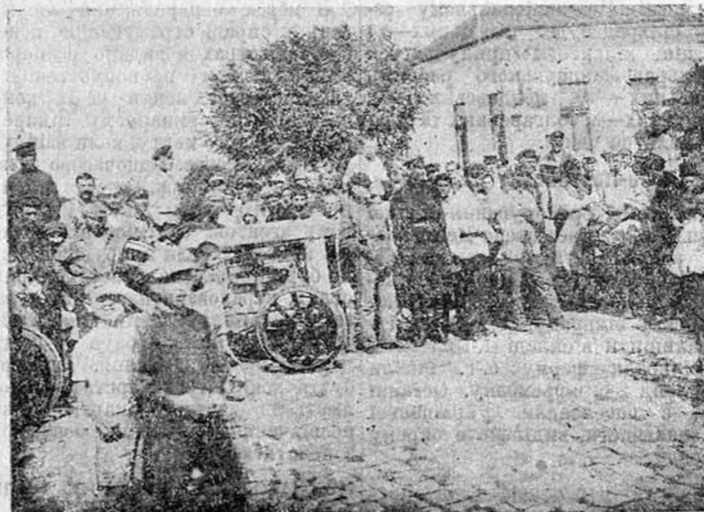
Розверстку 1500 тракторів, що їх було призначено для України, закінчено. В січні місяці 26 р. має прибути нова партія тракторів з Америки. Черкаський Автопромторг замовив через Київську тракторну базу 50 тракторів для Черкаської округи. В Черкаський Автопромторг надійшло біля 60 заяв від громадян, бажаючих пройти курси трактористів.

К. Б-ський.

Робітниче-селянське око (Черкаси) №26 від 28.10.1925.

ПРИБУЛИ „НОВІ КОНІ“

Радгосп „Червоне Парутино“.



9-го жовтня одержали звістку, що для нас у Миколаїв прибули трактори. Того-ж дня зав. виїхав одержати. І от, на другий день о 3-й годині в радгоспі почули далекий гуркіт, – це наближались трактори. Звістка про трактори облетіла весь радгосп, і всі – старі й малі, – кинулись зустрічати дорогих гостей. Через короткий час 4 трактори, 4 «нових коней», прибули на подвір'я, Тут-же почали набірати трактористів з робочих, які під керовництвом інструктора приступили до учоби. Протягом 2 днів все околочне селянство приходило до радгоспу, оглядало трактори, мацало його розпитувало про ціну і таке инше.

А коли запрацювали трактори на степу, то у багатьох селян виникла думка: «от як би нам таку штуку, то дуже гарно – було-б!».

Перші дні праці тракторів дали гарні наслідки: обробка десятина землі трактором вимагає в двічі менше витрат, ніж волами. Економія на 100 процентів дає можливість зберегти значні кошти. Чотирі трактори радгоспа «Червоне Парутино» перші ластівки, що прилетіли на степи Очаківського району. Вони безумовно сприятимуть справі тракторизації району, а звідціль – відродженню сільського господарства.

Фертман.

Червоний плугар (Миколаїв) №9 від 28.10.1925.

Випробування тракторів.

Ленінградським Державним Інститутом Досвідньої Агрономії на Якимівській станції було організовано випробування тракторів.

Наслідки цієї спроби найцінніші для України, тому що там випробовувалися головним чином ті трактори, що найбільше поширені на Україні.

Робота Інституту доки ще не закінчена.

23-го жовтня в Харкові на засіданні тракторного комітету при Народньому Комісаріятові земельних справ України було заслухано доповідь професора Алова про наслідки піорвнючого іспиту тракторів, американського, системи „Фордзон" і радянського—системи „Запорожець".

Іспит цей зазначив, що хоч „Фордзон" працює рівніше та швидче наших тракторів, але „Запорожець" вимагає значно менше палива, простіше по конструкції й економично вигідніше „Фордзона".

Іспит буде продовжуватися й надалі. Аби задовольнити попит населення на трактори з закордону ухвалено виписати ще 3 тисячі тракторів системи „Фордзон".

За революційну законність

Кулацький кум Соколов. В м. Сталині ДПУ розкрило великі зловживання в справі розподілу тракторів. Виявилося, що завідуючий тракторним пунктом Соколов за хабари видавав кулакам трактори без нарядів. Крім того, на курсах трактористів Соколов запропонував курсантам під час учоби неплатно обробляти землю господарств, що не мають коней. Однак, замість бідняцької землі, Соколов дав курсантам обробляти свою власну землю. Виявилося ще, що Соколов перевозив на тракторах різну ватагу, а платню брав собі. Соколова заарештовано та віддано до суду.

Червона армія (Харків) №1335 від 30.10.1925.

Чого потрібує радянське село.

Як уряд задовольняє ці потреби.

В Москві в Народнім Комісаріяті земельних справ РСФРР відбулися збори членів ВЦВК'у; присутні були майже виключно позапартійні сёляни. На повістці денній--питання, що звязано з переведенням землеустрою, з користуванням лісом, постачання сільсько господарчими машинами, постачанням тракторами, а також питання сільсько-господарчого кредиту.

З докладною доповіддю з усіх цих тем виступили представники Наркомзему. З цих доповідів члени ВЦВК'у довідалися, що на майбутній рік урядом відпущено на сільсько господарське машинопостачання по цілому СРСР 120 мільйонів карбованців. На ці гроші буде куплено 746.000 плугів, 22.000 сівалок, 27.000 молотилок та таке инше.

Що до постачання селян тракторами, то цього року буде випущено в СРСР та виведено з-за кордону 17 тисяч тракторів.

Уряд вживає всі заходи до того, щоб зменшити ціни на сільсько-господарські машини та трактори. Зокрема ціну „Фордзона" цього року буде знижено з 2.500 карбованців до 1.800 карбованців за один.

Відповідно до цього буде зменшено ціну на трактори радянського вибору.

За найважливіші заходи уряду треба вважати організацію широкого сільсько-господарського кредиту. Так, лише 10—15 відсотків тракторів буде відпущено за готівку, а решту—в кредит на довгий строк.

Червона армія №1335 від 30.10.1925

ПРИБУВ ДО НАС «ЗАПОРОЖЕЦЬ»

Ранок у неділю. Хто йде до церкви, а більше збирається народ на подвір'я голови земгромади – там стоїть і красується «Запорожець» (трактор, що виробляє радянський завод). Навколо трактора людей як мух коло меду. Обступили машину й розглядають. Одні гудять, другі хвалять. Один незаможник, тішиться, що вже не потрібно буде коней: робитимуть «Запорожці». ***Скоблин*.**

Робітниче-селянська правда (Умань) №249 від 31.10.1925.

ПРО ТРАКТОРНИЙ КОМІТЕТ

Ціна 3 коп. РІК ВИДАННЯ ДРУГИЙ

СЕЛЯНСЬКА ГАЗЕТА

Виходить тричі на тиждень.

Орган Окрпарткому Окрвиконкому, Окрпрофбюра та Терцкву Первомайщини.

№ 147 Неділя 1 Листопаду 1925 року

Спроба „Запорожця" й „Фордзона"

Президія Окрвиконкому утворила тракторний комітет, який буде самостійною комісією при Окрвиконкомі. Головою тракторного комітету затверджено тов. Бабича (Зав ОкрЗУ).

Селянська газета (Первомайськ) №147 від 01.11.1925.

ПОСТАЧАННЯ ТРАКТОРІВ
(з доповіді Наркомзему)

Торішньої весни вперше в сільському господарстві України з'явилися трактори. Робота тракторами дала добрі наслідки і попит на них все більше й більше зростав. Торік на Україні вдалося продати біля 3.000 тракторів.

Коли взяти на увагу, що минулий рів був недорідний, що трактори в селянському господарстві з'явилися вперше, то можна напевне сказати, що цього врожайного року попит на трактори буде великий, і їх вдасться продати біля 5.000 штук.

Наркомзем зацікавлений в тому, щоб поширити тракторний обробіток землі в селянському господарстві, особливо в степовій смузі, де ще відчувається брак робочої худоби. Досягти цього можна тільки тоді, коли трактор буде дешево коштувати та коли і робити ним буде недорого, тоді трактори стануть вигідні для селянського господарства. Для цього Наркомзем розробив такий план машинопостачання.

КОШТИ ДЛЯ ПОСТАЧАННЯ ТРАКТОРІВ І ДЛЯ ТРАКТОРООБСЛУГОВУВАННЯ.

Кошти на постачання тракторів і на тракторообслуговування даватиме Українбанк за рахунок тих коштів, що на цю справу видає Центральний Сельбанк.

Для того, щоб здійснити цілком план тракторопостачання треба витратити 6.131.250 карб. банківського кредиту.

КУПІВЛЯ ТРАКТОРІВ.

Укрсельбанк закупить 5.000 тракторів з запасними частинами системи «Фордзон», а також 300 тракторів «Запорожець» безпосередньо на тому заводі, де їх роблять. Инші системи тракторів закуповуватимуться тільки після того, як їх належно випробують. Випробовування покаже чи вигідний і придатний для сільськ. господ. трактор такої системи. Прийматимуть трактори в наших портах.

ПРОДАЖ ТРАКТОРІВ.

Трактори продаватимуться всім, але за різними умовами залежно від покупця. Коли не вдасться задовольнити всіх покупців, то призначається така черга: в першу чергу трактори відпускатимуться комунам, артілям і переселенським товариствам. Товариствам дають трактори в кредит на виплату на 3 врожаї і в завдаток беруть 20 відсотків вартости.

В другу чергу трактори даватимуть машиново-тракторним товариствам і иншим сільсько-господарським об'єднанням. Цим організаціям трактори даватимуть також у кредит і розстрочку до трьох урожаїв, при завдаткові не менше, як у 30 відсотків.

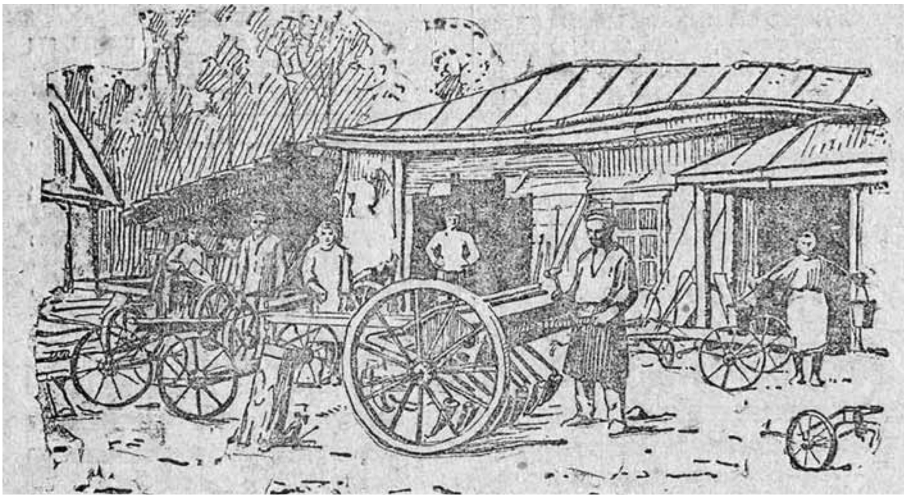
В третю чергу трактори даватимуть окремим селянським господарствам. Їм також дозволяється кредит у розмірі не більшому, як 50 відсотків вартости трактора з строком виплати, як це призначить Сельбанк.

РОЗПОДІЛ ТРАКТОРІВ.

Трактори розподілятимуться по районах так, щоб їх найбільше попало в ті райони, де не вистачає робочої худоби.

ВІДПУСКНІ ЦІНИ НА ТРАКТОРИ.

Відпускні ціни на трактори призначатимуться якнайменші. Тракторопостачання переводитиметься без прибутків і збитків. Щоб здешевити тракторобудування, знижуватимуться ціни на дорогі трактори нашого виробництва, за рахунок підвищення цін на дешеві закордонні трактори. Цього року «Запорожець» коштуватиме не дорожче 1.450 карб., а «Фордзон» не дорожче 1.600 карб.



КУРСИ ТРАКТОРИСТІВ.

Щоб дешево коштувала оранка трактором, треба власника навчити керувати трактором. Утримання тракториста здорожчує тракторну обробку на 20 відсотків, а крім того, коли трактором править не сам господар, більше витрачається мастила й палива. Щоб запобігти цим зайвим витратам, Наркомзем організовує 15 спеціальних курсів (у Харкові, Одесі, Миколаїві, Запоріжжі, Мілітополі, Артемівську, Маріуполі, Луганську, Сталіні, Старобільську, Полтаві, Вінниці, Київі, Зіновьєвську й Катеринославі). В кожній місцевості курси продовжуватимуться три місяці (дві зміни по півтора кожна). Ці курси організовуються так, щоб узимку підготовити власника трактора до весняної роботи. Крім цього, відбудуться 3-х місячні курси й улітку (також дві зміни по півтора місяці кожна), щоб підготовити господаря трактору до осінньої роботи. Курси продовжуватимуться 3 місяці, перепускаючи по 80 чоловіка за одну зміну, а всі курси разом перепустять біля 5.000 чоловіка.

ВКАЗІВКИ ГОСПОДАРЯМ ТРАКТОРІВ.

Мала досвідченість тракторокористувачів вимагає постійних указівок. Для цього запрохуються спеціяльні інструктори, що доглядатимуть за тракторами. На кожного інструктора припадає 45-50 тракторів. Перші

9-ть місяців утримання інструкторів переводитиметься за кошти Українського Сельбанку, а далі – за рахунок самих власників, що об'єднуються для цього в спілки. Щоб обслуговувати 5.000 тис. тракторів, треба буде 100 інструкторів. Вони набіратимуться з числа тих, що закінчили московську школу. При станції, де випробовують Трактори, в Якимівці буде організовано курси для підготовки інструкторів. Ці курси продовжуватимуться один рік і випустять біля 50 інструкторів. Отже, Наркомзем у такий спосіб забезпечить власників тракторів досвідченими інструкторами.

ЯК НАРКОМЗЕМ ЗАБЕЗПЕЧУЄ ТРАКТОРИ ЗАПАСНИМИ ЧАСТИНАМИ.

Трактори й робота на них у нас на Вкраїні є нова справа й мало знайома. Через це зрозуміло, що від невмілого поводження з тракторами, частини його будуть часто ламатись і швидко псуватися. Зіпсування окремих частин і неможливість їх замінити новими частинами викликає кожного разу простій у роботі, коли не повну зупинку трактору. Щоб цього запобігти, виписуючи трактор, слід виписати одночасно повний комплект запасних частин.

РЕМОНТ ТРАКТОРІВ.

Забезпечити трактор запасними частинами не досить. Треба також ще забезпечити для них можливість ремонту. Через декілька років тракторної роботи, коли трактори понехтуються, їх треба буде ремонтувати. Для цього треба організувати спеціяльні майстерні. Цього року можна говорити тільки про невеликий, середній ремонт.

Для цього план Наркомзему намічає організувати ремонтні пункти з такою думкою, щоб кожен такий ремонтний пункт обслуговував місцевість, не більш, як на 100 верст навколо. По тих місцевостях, де багато буде тракторів, є думка організувати спеціальні ремонтні пункти при великих колгоспах, радгоспах і сільсько-господарських товариствах. Така майстерня, що могла б переводити середній ремонт, коштуватиме 2.000 карб. На організацію таких майстерень даватиметься довгостроковий кредит.

ПОСТАЧАННЯ ПАЛИВА Й МАСТИЛА.

Щоб тракторну обробку зробити дешевою, треба, крім усього иншого, забезпечити трактори дешевим паливом і мастилом. Треба також, щоб паливо й мастило були добрі, а також щоб їх було досить і своєчасно постачалося. За планами Наркомзему, турбуватися про це мусять місцеві сельбанки. Ці сельбанки складають угоди з нафтосиндикатом, добиваються безакцизного палива й постачають його тракторокористувачам через пункти нафтосиндикату, доглядають, щоб нафтосиндикат відпускав добре паливо й мастило, постачають тракторокористувачам потрібну тару і турбуються про те, щоб під час

весняної й осінньої оранки нафтосиндикат організував хоч-би тимчасові охоронища нафтопродуктів по тих місцевостях, де ще немає постійних складів.

ОРГАНІЗАЦІЯ МАШИНО-ТРАКТОРНИХ ТОВАРИСТВ.

1925-26 року, як бачимо, тракторна справа на Україні має набрати досить великих розмірів. Тракторокористувачі для правильної й вигідної обробки відчуватимуть чимало потреб, починаючи з першого місяця, як тільки куплять трактора й майже ввесь час роботи. Потреби ці будуть такі: 1) кредит і 2) навчитися користуватися трактором; також треба трактор забезпечити паливом, мастилом, запасними частинами. Крім цього, його треба ще ремонтувати й т. д.

Держава своєчасно дбає про те, щоб задовольнити ці потреби. Ми вже вище говорили, в який спосіб вона вирішуватиме кожну з цих справ. Всім треба зрозуміти, що на перших порах державі буде не під силу все передбачити й усе виконати. Отже, всім тракторокористувачам слід і самим про це подбати. Те, що не під силу кожному з них зокрема, можна зробити, об'єднавшися в тракторні товариства. Придбати трактори й потім ним користуватися багато легше цілому товариству, ніж окремому його членові. Ввесь агрономічний персонал і всі земельні органи всіляко допомагатимуть тій частині селянства, що об'єднається в машино-тракторне товариство.

ВИПРОБОВУВАННЯ ТРАКТОРА І ВИВЧЕННЯ ЙОГО ВИГІДНОСТІ.

Наркомзем цього року через свій Науковий Комітет вивчатиме всі умови роботи трактором. Це вивчення провадитиметься, як на спеціяльних випробовчих станціях, так і в селянських господарствах. Випробовування тракторів 1925-26 року Наркомзем здебільшого провадить на Якимівській станції, а крім того, на Харківській і Одеській сільськогосподарських досвідніх станціях. Доки саме населення не організує для себе міцного кооперативного союзу, справу тракторопостачання й тракторокористування обслуговуватимуть державні організації й у першу, чергу Наркомзем з усіма своїми місцевими органами, земельними робітниками, а потім, Рада Народнього Господарства, «Сільський господар», Укрсельбанк і Народній Комісаріят Зовнішньої Торгівлі.

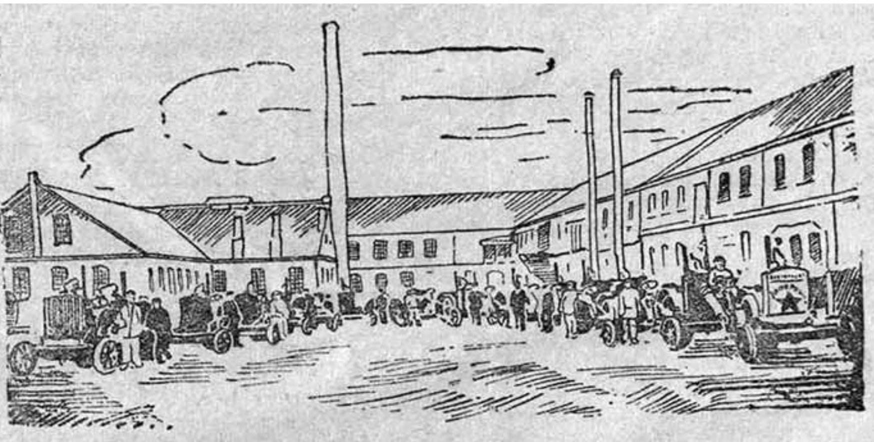
Об'єднуватиме їхню роботу, погоджуватиме її і керуватиме нею спеціальний Тракторний Комітет, що працює при Українській Економічній Нараді.

БОРИСОВ.

Селянська правда (Харків) №124 від 04.11.1925.

«Запорожець»

Єдине на весь Радянський Союз реальне досягнення в справі власного тракторобудівництва – українські трактори «Запорожець», що продукуються на зав. «Червоний Прогрес» В. Токмаку – починає притягати до себе увагу найширших шарів нашого суспільства. Останні досліди безсторонніх представників науки говорять про те, що ця увага має під собою певний грунт, бо може тільки через зосередження громадської думки на справі будування тракторів власної конструкції ми уникнемо сучасної залежності в тракторній справі від закордонних ринків.



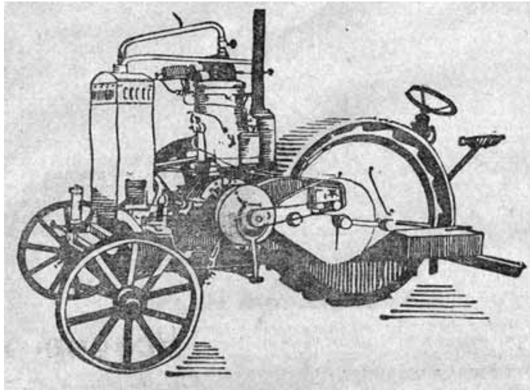
Трkаторний завод «Червоний Прогрес» у В. Токмак.

Після відомої постанови Держплану про розвиток власного тракторобудівництва, за ініціативою теперішнього голови Укртрестсельмашу тов. Білоцерковця взялися за конструктування трактора й на Кічкаському машинобудівельному заводі (кол. Коппа). Найгарячіше взявся за цю справу конструктор заводу тов. Пауліс, що й був творцем «Запорожця».

Не можна не відмітити й теперішньої надзвичайно запопадливої роботи тов. Пауліса над удосконаленням «Запорожця». Він просто закоханий у свій «самовар» – як він прозиває трактора. Трапляється з ним й таке: говорять він з вами, говорить, тоді раптом схоплюється, біжить до себе в кімнату і починає щось малювати. Не заважайте йому – то якась нова думка з'явилася в нього і він перевіряє її на малюнкові.

Часто буває й так, що в літейній майстерні заводу майстрі раптом ніяк не можуть знайти зданих їм тов. Паулісом для виконання моделів. Шукають їх аж доти, коли з'явиться тов. Пауліс і принесе нову модель: то він уночі пішов в майстерню, взяв стару модель і протягом ночі переробив її.

Перший «Запорожець» винайдений в 1922 році був надзвичайно примітивною машиною, чимало частин його було зроблено навіть з дерева. Це був просто давній двигун «Тріумф», що продукувався заводами Укртрестсельмашу, поставлений на колеса. Проте перші досліди над цією незграбною машиною показали, що з неї буде добрий трактор.



ТРАКТОР «ЗАПОРОЖЕЦЬ».

Другого року машину було удосконалено і перебудовано. Випробування її проф. Аловим показало, що її можна «пустити між люди», але спочатку трактора було одправлено на Всесоюзну кустарно-промислову виставку й там він одержав нагороду першої степені, що дало йому «права громадянства».

Після виставки машину знову було удосконалено і 1924 року було збудовано уже майже таку саму, як і зараз. Все ж на ринок машину завод не продукував і вона все літо працювала в полі, остаточно переконавши своїх творців у своїй життєздатности. Вперше випущено машину на ринок було навесні цього року, коли Укрсільбанк замовив 40 машин. Спроба була вдала і через деякий час Укрсельбанк замовив знову 100 машин. Замовлення виконано все, а одгружено лише 127 машин, бо осінні доші розмили дорогу між заводом та залізничною станцією і не дають можливості доставити машини на станцію.

Зараз над тракторним виробництвом працює до 100 робітників, а виробничу програму біжучого року визначено в розмірі 500 тракторів, з яких РСФРР вже запродано 250. На «Червоному Прогресі» приступлено до збудування нового тракторного цеху, після чого завод продукуватиме 1090 тракторів на рік.

Щоб пустити теперішнього «Запорожця», треба 4 хвилини часу, а зараз на заводі випробовується новий запальний апарат, що ним машина пускатиметься моментально. Крім того, за бажанням селян, дороблюється й друга скорість, так що «Запорожець» будо проходити до 9 верстов за годину, а також пристосовується машина до того, щоби мати задній хід, чого зараз немає. Після закінчення і переведення в життя цих удосконалень, буде приступлено до перебудування двигуна з одноциліндрового на двохциліндровий, з горизонтальними циліндрами, що знизить центр ваги всієї машини і зробить її стійкішою. ***П. Супрун.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №253 від 5.11.1925.

ПІД ЗНАКОМ ТРАКТОРА

…Дореволюційний дядько дивився на панську економію з її машинами і гадав: «Земля по праву мусить належати мені. Вона моя!...» А техніка, жатка, парова молотарка, то – панська вигадка. Землю я заберу, а «техніку» викину. Бо вона для мене не потрібна річ. Скільки разів приходилось бачити, як селянська дітвора розносила по гвинтику машини з панських економій, а дядьки розбирали по шматку залізні частини на чаплії, кочерги, леміші, тощо…

В 20-му році ми агітували за плуг, за молотарку, за жатку, за трактор. Мені самому приходилось днями до хрипіння в голосі доводити селянам, чому так більшовики стоять за техніку. Тоді було як об стіну горохом. Дядько уперто стояв на своєму й одно твердив: Будь ласка не чіпайте вас, а ми якось обійдемося!... А тепер. Поїдьте в яке хочте село, на конференцію і завжди найбойовішим питанням буде питання про «техніку», про «машину», плуг, жатка, трієра, трактор, не сходять з вуст… Звідси: Дайош трактора! Звідси: Чи можу я сам купити трактора?... Звідси тисячі ходаків до міста за «трактором», тисячі листів, запитань, прохань. «Трактор» виступає тут не як трактор, а як символ агрикультурної революції на селі.

Машина вносить організоване начало туди, де його найтяжче було прищепити. «Трактор» початок соціалізму на селі», – от висновок, що ми робимо. У нас 5 тисяч тракторів стало до роботи. Кажучи фігурально, ми маємо п’ять тисяч соціалістичних осередків на селі. І скільки б наші вороги не ворожили на власницьких інстинктах «мужик», скільки б вони не покладали надій на його індивідуалізм і застрахованість його від «більшовицької зарази», вони прогадають, у нас є спільник, машина, «трактор», що, навіть будучи зроблений на заводах Америки, приїзджаючи в радянську країну робить наше, більшовицьке діло.

В дев’ятий рік революції село увіходить під «знаком трактора». Ми віримо, що дев’ятий і десятий і дванадцятий роки революції прискорять культурний рух на селі. Сотня за сотнею вливатимуться в село залізні велетні, що будуть борознити землю й вирощувати нові багаті врожаї.

І все далі й далі відходитимуть ті часи, коли ми стояли над порожніми нивами, і нам малювались страшні привиди голоду. Ті роки лишились позаду, а вперед ідуть нові, що їх несе на собі трактор. Так, зерно, посіяне вісім років тому, дає зараз свій урожай. Народжується нова культура на селі, що її символом є трактор, що сіє уже зерна соціалізму.

Ним переможемо... *П. ЛІСОВИЙ.*

Вісти ВУЦВК (Харків) №255 від 07.11.1925.

На Україні буде збудовано тракторного заводу.

Всесоюзною Радою Народнього Господарства зараз розробляється проект збудови тракторного заводу на Україні з продукцією до 10 тисяч тракторів на рік.

В звязку з цим на Якимовській досвідній станції переводиться робота по вивченню й дослідженню найбільш доцільного типу трактора в наших українських умовах.

Дослідження ці говорять, що задовольняти головну масу дрібних сільських господарств може трактор американської системи „Фордзон“.

Господарства ж державні й взагалі такі, що мають нахил до певної машинізації, вимагають сильнішої машини американської системи „Кейс“.

Змичка №75 від 08.11.1925.

До збудування тракторного заводу на Україні.

ЗАПИТАННЯ ВРНГ

У зв'язку з розробкою проекту тракторного заводу на Україні з продукцією до 10 т. тракторів на рік, ВРНГ звернулась до Тракторного Комітету, аби він авторитетно вирішив питання про тип і міць трактору, що міг би бути єдиним для всієї України, принаймні на кілька років.

Беручи до уваги доклад німецького проф. Шлезінгера Особливій Нараді при Головметалі про те, що на організацію стандартованого масового виробництва тракторів нового типу треба до 10 років, ВРНГ зауважила Тракторному Комітету, що найбільш раціональним вирішенням справи був би вибір такого типу трактора, що вже стандартизований, і це дало б можливість збудувати тракторний завод протягом двох років.

МІРКУВАННЯ С.-Г. НАУКОВОГО КОМІТЕТУ

Докладно обміркувавши справу, технічна підсекція с.-г. Наукового Комітету України прийшла до висновку, що питання про найбільш відповідний до умов нашого сільського господарства трактор, як це довели спроби і довоєнного часу, не можна вирішити теоретичним та досвідно-лабораторним шляхом, – це можна зробити лише пильним вивченням масової роботи тракторів у сільському господарстві (таким шляхом ішло сільське господарство Америки та инших найбільш механізованих країн). Для правильних висновків необхідне призбирання масового досвіду, причім економіку трактора можна визначити лише після цілковитої амортизації його.

Економіка трактора (його ціна, вартість експлоатації та ремонту) в умовах нашого господарства так само, як і в світовому господарстві,

відіграє рішучу ролю в поширенні тракторизації та піднесенні сільського господарства. Недостатній рівень технічних знань серед нашого селянства не є непереборимою перешкодою до правильного використання трактора, коли існує система обов'язкового навчання на підготовчих тракторних курсах. З погляду інтересів сільського господарства поширення тракторів власної продукції припустиме лише за умовою гарантії, що ціна їх не буде більша за ціну відповідних американських тракторів, а якість – не гірша.

ДУМКА ТРАКТОРНОГО КОМІТЕТУ

З огляду на те, що трактора в українському сільському господарстві почали вживати лише з початку 1925 року (та й то майже тільки американські «Фордзони»), Тракторний Комітет гадає, що на запитання ВРНГ вичерпуючої відповіді дати не можна.

Все ж є де-яка можливість накреслити ті прикмети, що вже почали виявлятися в наслідку цього короткого досвіду і які повинні лягти в основу вибору типу трактора для масової продукції.

Тракторний Комітет гадає, що масовий трактор для селянських господарств повинен бути дешевий, економний, універсальний, колісний, легкий, миткий, мати 20-22 кінських сили і міг би тягти не менше, як двохкорпусного плуга, орючи на 4–4,5 верш. завглибшки, з загальним захватом 24-28 дюймів. Він повинен мати не менше двох скоростей для переднього ходу і одну для заднього. Сама машина повинна бути дуже проста своєю конструкцією.

Такий тип трактора може задовольнити лише головну масу дрібних селянських господарств і цим вимогам найбільш відповідає американський «Фордзон». Господарства ж державні і взагалі більші, що прагнуть до індустріалізації, вимагають сильніших машин на 25-30 кінських сил з можливістю орати трьохлемешним плугом. Особливу увагу звертає на себе американський трактор «Кейс», що під час випробовування на Якимівській станції виявив неабиякі здібності.

Вісти ВУЦВК (Харків) №257 від 11.11.1925.

РЕЧЬ тов. КАГАНОВИЧА на Октябрьском пленуме Николаевского Горсовета (листопада 1925 р.)

...Нужно поднять на высший технический уровень сельское хозяйство, всякий из вас понимает, что соха и плуг для этой цели не подходят. Нужен трактор, и крупная машина, через нее мы расширим возможности производственного кооперирования.

В этом году по Украине разошлось 3200 тракторов. На будущий год мы рассчитываем ввезти 7000 тракторов, и это будет составлять только

20 проц. – на удовлетворение всех поданных заявок – тяга к трактору огромная. Это революция в крестьянском хозяйстве. Коллективные хозяйства растут: в 1922 г. было 193 колхоза с 14500 десятинами земли, а сейчас уже 5500 коллективов, располагающих 450000 десятинами. В руках советского государства находится могучая система рычагов: крупная промышленность, банки внешняя торговля и транспорт, плюс кооперация. Эта сумма действующих сил открывает перед нами возможности воздействия на развитие сельского хозяйства по пути к социалистическому хозяйству.

Красный Николаев №1454 від 11.11.1925.

Селяне купуйте трактора.

За операційний 1924/25 рік Сельбанком селянству Херсонської округи передано 100 тракторів «Фордзон» і 1 трактор «Запорожець». Робота цих тракторів дуже зацікавила селянство і дала велику користь сільському господарству. Без робочої худоби на Херсонщині мається 42% господарств. Для задоволення цього потрібні великі кошти, крім того придбать повністю робочу худобу з других округ або з закордону надії поки що мало, а чекати на природній приріст дуже довго. Єдиний можливий та вірний шлях, це постачання сільського господарства, механичною тягловою силою – трактором.

Передбачаючи велику потребу селянства в тракторах «Фордзон», Сельбанком в операційний 1925/26 рік для Херсонщини **буде закуплено партію в 400-500 тракторів, але тільки при умові своєчасного одержання заяв з місць, підкріплених завдатками**.

Заявки необхідно надіслати до Банку не пізніше 25 грудня цього року. Після цього терміну заявки прийматися не будуть. Трактора можуть одержать всі, в тім числі й окремі селяне. Ціна трактора в 20 конячих сіл з двохлемешним плугом не буде перевищувать 1700–1800 карб.

Розстрочка платні буде даватись:

1) для сільсько-господарських комун, артілів, земельних громад, меліоративних товариств, машиново-тракторних товариств і т-в по спільній обробці землі – завдатка 25%; решта на 3 врожаї 1926, 27, 28 році.

2) для сільсько-господарських товариств й инших організацій та установ при заяві 50% і восени 1926 року 50%.

3) Для окремих осіб відпуск тракторів переводиться за готівку, при чому, первісна завдаткова сума повинна бути не менш 50% вартости трактора. У виняткових випадках і особливо для неврожайніх районів,

початкова платня може бути зменшена для першої групи до 10% і для другої групи до 25% з тим, що частина, яку ще недодано мусить бути ними виплачена при одержані трактора.

Крім того, кожний покупець трактора повинен мати свого тракториста, а не нанятого, який повинен пройти спеціальні курси й мати посвідчення про скінчення їх. Курси для навчання селянства тракторному ділу, будуть відкриті в листопаді місяці цього ріку і продовжуватимуться на протязі всієї зіми. Навчання буде провадитись даремно, протягом 1-1,5 місяці й тілько їжа та одяг відносяться за рахунок самого курсанта.

Надсилаємі на курси особи повинні бути цілком письменні, знати чотирі правила аритметики й бажано щоб були знайомі з ковальською або слюсарською справою.

Малосильні та середняцькі господарства об'єднаючись в 10-15 і більш господарств, в машиново-тракторні товариства легко зможуть придбати потрібну їм кількість тракторів і тім самим піднести своє господарство.

Партійні, радянські установи на селі, та окремі робітники повинні звернути увагу на тракторизацію, вжити усіх заходив щодо організації машиново-тракторних товариств і допомогти селянству своєчасно узяти трактора.

Кархоніч.

Червоний селянин (Херсон) №36 від 13.11.1925.

Кто ответственен за такую организацию производства (ХПЗ)

Горячо взялись наши рабочие за строительство тракторов, из месяца в месяц повышая выпуск. С одного трактора в мае 24 года мы дошли до 10 штук в мес. в сентябре и октябре настоящего года, а на будущий месяц у мастера уже, видим, висит план выпуска 12 шт. в мес.

Везде видны довольные, улыбающиеся лица рабочих. Вот, мол, как мы двигаем! Но в один прекрасный день, придя на работу, рабочие узнали, что нет моторов и конических передаточных шестерен, т. е. самых важных частей, без которых нельзя собирать трактор. Кинулись туда, сюда, дескать – как же это получилось? Мастер отговаривается незнанием, ни от кого толку не добьёшься. Некоторые бригады на сборке гуляют, не зная, к чему приложить руки. Время уходит, а программа, несомненно, даже наполовину не выполнена. Рабочие хотят знать, кто ответственен за такую организацию производства и кем намечался план без учета производительности.

И. Л.

Харьковский пролетарий №261 від 14.11.1925.

Расширение тракторостроения на ХПЗ.

ВСНХ УССР признал необходимым усилить тракторостроение. На харьковском Паровозостроительном заводе будут строиться мощные тракторы особого назначения.

Норма выпускаемых тракторов для ХПЗ увеличена до 500 штук в год. Поднят вопрос о постройке нового тракторного завода на 10.000 машин.

Для развития тракторостроения признано необходимым вести покровительственную (для советских машин) политику. ВСНХ считает недопустимым развитие монополии по сбыту тракторов «Фордзон». В случае необходимости заграничных закупок, предполагается закупать и тракторы других систем, наиболее удовлетворяющих наши требования.

Харьковский пролетарий №264 від 18.11.1925.

На Україні росте попит на трактори

В Харкові відбулось засідання тракторного комітету України для з'ясування справи тракторного постачання. Нарада одмітила, що попит на трактори росте з кожним роком. У 1925 р. на Україну було приставлено 3190 тракторів, що дісталися переважно с.-г. колективам. У 1926. передбачається приставити 6000 тракторів (до 1 квітня), а протягом кількох найближчих років потрібно буде 75.000. тракторів. Найбільш підходящий трактор системи «Фордзон».

Червоний край (Вінниця) №222 від 20.11.1925.

Знову про трактора.

Відповідь запитувачам:

Ще в числі ч. 92 газети «Радянське Село» від 13-го серпня ц. р. у відділі «Наш Порадник» було надруковано статтю під заголовком **«Корисна Машина»**. Не зважаючи на це, й досі до редакції надходить сила листів від читачів газети та від селян, що цікавляться трактором. Тому ще раз, поки не буде яких новин, ми друкуємо статтю з доповненнями, де як найдокладніше розказано усе про трактори.

Як говорилося, найбільш корисні для сільського господарства трактори двох систем: американський «Фордзон» і український «Запорожець». Трактором можна орати до двох з половиною десятин на день, сіяти, волочити, снопи возити, їздити на базар з вагою. Шляхом трактор може йти до 8-ми верстов на годину і це коштує дешевше, ніж їхати кіньми.

Трактора можна використовувати в сільському господарстві цілий рік – ним можна двигати молотарку, млина, олійницю то-що.

Зараз ми дамо цілу низку зразкових відповідів селянам на ті запитання, що вони надсилали їх до «Радянського Села».

1) Чим робить трактор. Бензином нафтою, чи гасом і скільки випалює на одну десятину обробки?

«Запорожець» та «Фордзон» роблять чорною нафтою. Випалюють вони, щоб обробити одну десятину після вигону чи пшениці ярої, два пуди 12 фунтів, а змазки 10 фунтів. Після буряків, картоплі та жита випалюється на одну десятину 1 пуд 33 фунти, а шмаровидла йде 5 фунтів.

2) За який час може зорати одну десятину «Запорожець» чи «Фордзон»?

Одну десятину трактор оре приблизно 4-5 годин, в залежности від того, який грунт.

3) На який час розраховано роботу трактора «Запорожець» чи «Фордзон»?

Їх роботу розраховано на 4.500 – 4.800 годин роботи, після чого треба дати ремонт, що вийде 75 копійок з десятини, що їх за ввесь час зорано трактором.

4) Які виробляють трактори в Радянському Союзі, крім «Запорожця»?
Виробляють такі трактори: «Хольт» на заводі Більшовик в Ленінграді, «Фаулер» на заводі Амо в Москві, «ХПЗ» це-б-то паровозо-будівельному заводі в Харкові. Трактори «ХПЗ», а також і инші, мають від 30 до 50 сил, а тому найбільш корисний для селян одиночок чи об'єднаних невеликих колективів «Фордзон» та «Запорожець».

5) Де і як купити трактора, щоб при йому були всі запасні частини та плуг, борони, культиватор, жниварка, молотарка, віялка, сівалка, соломорізка, віз для перевозу, млин, олійниця та инше сільсько-господарське приладдя?

Все приладдя до трактора можна купити в крамницях Укртрестсільмашу. Запасні частини в базах (складах), що є там, де є тракторні курси.

6) Скільки коштує трактор «Запорожець» на 16–18 сил?

1700-1800 карбованців.

7) Де позичити грошей на купівлю трактора?

Трактори продають сільсько-господарські кредитові товариства, що провадять кредитові операції на користь колективів, земельних громад та окремих сільських господарств, членів цих кредитових товариств.

8) Які правила щодо придбання трактора «Фордзон» та «Запорожця», де їх купити й яка розстрочка виплати?

Колективи та земельні громади, що мають не менше 150 десятин польової землі, мусять подати заяву до кредитового товариства, або до Сельбанку, коли в районі нема кредитового товариства. До них треба

додати постанову загальних зборів, довіреність підписувати векселі та зобов'язання. При покупці вноситься 25 відсотків завдатком (а колектив вносить 20 відсотків). Решту грошей розстрочується на три врожаї.

9) Чи можна виписати одному селянинові трактора «Фордзон» чи будь якого иншого?

Кредитові товариства можуть одержати трактора, щоб кредитувати земельні громади та окремих селян, після того, як доставлять відповідні заяви Сельбанку та підготовлять трактористів.

10) Де можна вивчитись на тракториста?

Курси трактористів є в Харкові, Київі, Полтаві, Артемівському, Маріуполі, Сталіні, Старобільську, Луганську, Зинов'ївську, Миколаїві, Одесі, Катеринославі, Запоріжжі та Куп'янську.

11) На яких умовах можна поступити на тракторні курси?

Коли колектив чи земельна громада купує трактора, то тоді разом з внеском 20 відсотків ціни трактора та заявою на позику треба вирядити представника на курси трактористів.

12) Які потрібні знання, щоб поступити на курси?

Точно встановити, яку освіту повинні мати селяни, що їх командирують на курси, не можна, але, звичайно, краще посилати найбільш освічених та розвинених (мітких).

13) Яка платня за навчання?

Навчання на курсах безплатне. За приміщення та харчування командированого повинні платити організації, що вирядили цього представника на курси трактористів.

14) Чи можна поступити на зиму?

Можна. З 1 листопаду 1925 року лише для тих представників колективів та земгромад, що мають одержати трактори на весну 1926 року.

15) Які треба документи, та куди з документами звернутись і чи надсилають виключно по командировках?

Треба посвідчення від колективу чи земгромади, завірене сільрадою, чи райвиконкомом про те, що таку-от людину направлено до Сельбанку за посвідкою для вступу на курси, бо курси цілком підлеглі Сельбанкові. На курси посилають виключно по командировках за посвідками того ж таки Сельбанку.

16) З якого віку приймають до курсів та який час навчання?

Приймають з 18-ти років. Курс навчання не менший од трьох місяців. Крім цих зразкових запитаннів і відповідів, ми маємо ще додати, що тепер будується і незабаром буде відкрито ремонтні тракторні майстерні у Київі, Одесі, Артемівському та Запоріжжі. На весну курси, що ми перелічили вище, підготовлять три тисячі трактористів. Кожний свідомий селянин, що є читачем «Радянського Села», повинен прочитавши цю статтю, всі ці запитання та відповіді з'ясувати иншим селянам. ***В. І.***

Радянське село (Київ) №119 від 22.11.1925.

СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО

Трактори для селян

Де та як купити трактори

Ще 1420 тракторів одержані

Укрсельбанк одержав з-за кордону нову партію тракторів системи «Фордзон» в кількості 1420 штук. Крім того, одержано 71 ящик комплектів частин до тракторів, 950 плугів Олівера і 250 плугів Дейєра.

Робітниче-селянська правда (Умань) №267 від 22.11.1925.

ПО УКРАЇНІ

Понад 10.000 тракторів працює тепер на Україні, за відомостями Всеукраїнської Ради Народнього Господарства. Щоби поширити тракторобудування на Україні, Всеукр. Раднаргосп звернувся до Держплану з запискою про необхідність збудувати новий тракторний завод, що випускатиме 10.000 машин.

Красное знамя (Чернігів) №245 від 22.11.1925.

8 РІЧНИЦЯ ЖОВТНЯ НА СЕЛІ

(с. Олимпіядівка, Драбівськ. р-н у).

Де-кілько років наше село святкує Жовтневу революцію, але ще так урочисто не святкували, як цього року. Багато селян приймало участь у святі. А вже що дітей, то вони майже всі. Школа через учнів нагадала всім за свято. Наша молода артіль ім. Чубаря привабила на свято своїм трактором. Він торохтів по селу, уквітчаний червоними прапорами, а позад його тягнулись 3 гарби. В тих гарбах дітей, як маку. Торохтіння трактора, співи рев. пісень – все нагадувало про великий день. Було радісно, промови чергувались зі співами. Жовтень зрушив селянські маси.

Євтушенко.

Правда Прилуччини №93 від 22.11.1925.

Підсумки й перспективи тракторопостачання на Україні

Тепер рішуче одкинуто запропоновану на початку тракторної кампанії систему, що полягала в ідеї створення державної організації, яка-б зосереджувала в своїх руках усі тракторні сили й орала б селянські

та сільгоспівські землі на засадах оренди тракторів. Замість цього взято справу про широке довгострочне кредитування сільських колективних організацій і навчання селян, – покупців тракторної справи.

Правильність, тої чи тої системи покаже дальша практика й вивчання цієї справи, а поки-що треба констатувати, що попит на машини більший за всякі імпортні можливості найближчого часу. Через це виникає велика потреба негайно поставити справу про поліпшення й поширення виробництва тракторів в СРСР.

Величезний попит на трактори пояснюється багатьма причинами. Найважливіша серед них – брак коней, а далі збільшення бажання в селян краще обробляти землю. Не останнє значіння має також технічна легкість управляти ним, універсалізм двигуна і, нарешті, кредит.

На Україні тепер є 3.509 тракторів із загальною могутністю в 75.297 кінських сил. Одна машина припадає на 7.492 душі і на 5.105 дес. засівної площі.

Найбільший успіх мають трактори Фордового заводу: на всю кількість тракторів у нас фордзонівських припадає 3.070 штук. Це пояснюється дешевістю, легкістю управляти ними та міццю. 186 листів од селян, які мають трактори, про гарну якість машин свідчать, що трактор знайшов собі сприятливий грунт у нашім сільськім господарстві. Серед усіх листів од селянства є тільки один, де висловлюється незадоволення з роботи «Фордзона».

Коштує машина 1.910 карб., включаючи сюди навчання, проїзд, утримання курсанта під час навчання, вартість кредиту та річне обслужування покупця з боку вищого технічного догляду, періодичний об'їзд тракторовласників і інструктування їх на місці роботи.

Тракторні бази і представники тракторних торговельних організацій розкидані по цілій Україні, але не можна сказати, що кількість їх достатня, бо до обов'язків бази належить, крім торгівлі тракторами, ще організація курсів, випробування машин, поради тракторовласникам у справах ремонту, а також турботи про своєчасне постачання тракторним районам палива та иншого матеріалу. Наведені причини потребують збільшити число баз і складів на весну 1926 р. до 24-х (замість теперішніх 19). Це очевидно й буде зроблено.

Щоб навчати управляти машиною, на Україні організовано курси трактористів. Вони є тепер у 12-х містах і пропустили 2.615 селян. Бажання вступити на курси величезне, дарма що велика житлова криза, через яку курсантам доводиться скрутно, як от ночувати в лекційній залі, по вохких, темних підвалах: проте число тих, хто бажає вивчати тракторну справу, дуже росте. Дуже характерний один випадок, коли на курси прибуло двоє селян із Якутського краю, витративши на дорогу більш, як 2 місяці.

Тракторні курси наступного року також треба поширити, але на перешкоді цьому та сама житлова криза й брак високо-кваліфікованих

викладовців. Доведеться перемагати ці перешкоди, доведеться докладати героїчних сил, бо чим-раз більший попит на трактори ставить другу справу – про культурного тракториста – громадського робітника. Такого тракториста повинні дати нам курси.

Треба пам'ятати, що од правильного налагодження курсів залежить скільки часу й чи справно служитиме, трактор. Треба зробити так, щоб машини як найдовше не потребували ремонту, бо наші майстрі не пристосовані до цього, і ремонт коштує дуже дорого. Можна навести факт, коли за ремонт деталі в машині заплачено 25 карб., тоді як вона нова за прейскурантом коштувала всього 15 карб.

Взагалі ремонт і зв'язана з ним торгівля запасними частинами стоїть на хибнім шляху. Закуплені в Нью-Йорку запасні частини на суму 21.818 карб. 54 коп. розцінено для роздрібного продажу в 96.959 карб. 63 коп. Це становить набавку в 325 відс. Такий стан дуже ненормальний і його треба негайно виправити.

Чимало турбот тракторні бази мають із постачанням тракторовласникам бензину та високосортних шмарівних матеріялів. Торговельний відділ Нафтосиндикату не турбується тим, що є мало нафтопродуктів, які вживають трактори. Унаслідок цього – безконечне листування, щоб вислали кілька десятків пудів бензину в тракторний район. Та й це не завжди допомагає. Через це машини стоять, тракторовласники хвилюються і цим підривається машинізація села.

Слід іще торкнутись небагатьох нещасних випадків у нашій тракторній практиці. Їх було всього 3. Де-хто без потрібної підготовки брався управляти машинами. У Ново-Олександрівську, наприклад, десь не було тракториста. Управляти трактором узялась непідготовлена людина. Через це розірвалось жорно й стратило життя одній людині.

Другий випадок, трохи комічний, був в Умані, де трактор утік од ченця, який не вмів управляти ним. Догнати трактора не пощастило, і він упав у канаву, дуже пошкодившись. Сміливий чернець тільки налякався. Третій випадок стався в Салтівці, де голова товариства, звільнивши тракториста, який скінчив курси, сів управляти ним сам. За таку сміливість голова заплатив тим, що поламав собі ноги, а тракторові це обійшлося дешевше.

Наприкінці треба сказати, що ми ще не можемо як слід використати трактора. В Америці його використовують для найрізноманітніших галузів сільського господарства; ними й орють, і дерево ріжуть, і електрична станція ними працює, і ще десяток обов'язків він виконує. У нас же вживання його не таке різноманітне. Тут винний брак у нас на селі хліборобських і зерночистних машин. Збільшення машин на селі відкриє перед трактором багато нових найрізноманітніших перспектив. ***А. Яковлев.***

Пролетарська правда (Харків) №269 від 24.11.1925.

Из выступления председателя СНК УСРР В. Чубаря на XI-й Криворожской Окружной Партийной Конференции.

…Наша задача сводится к тому, чтобы рядом хозяйственных и организационных мероприятий завоевать середняка; втянуть его в союз с бедняком; и их вместе объединить в союз с пролетариатом и, таким образом, противопоставить всю компактную массу растущей части зажиточного селянства…

Трактор идет на смену лошади!

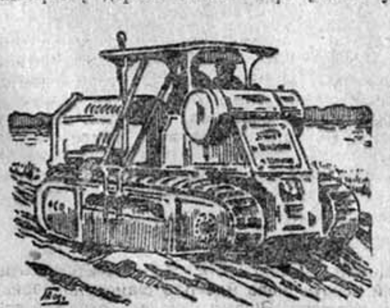
У нас на Украине распространено около 3.000 тысяч тракторов. На будущий год намечено 6 с половиной тысяч новых тракторных единиц. Сейчас заказано 3.000 тракторов, чтобы к весенней кампании они поспели. Нужно использовать их для объединения бедняков и середняков. Правда, на наши 2 миллиона бедняцких хозяйств, которые не имеют рабочего скота, тракторов сразу не наведешь. Наше внутреннее тракторное производство еще слабо. Но, все-таки, мы можем им помочь и весьма значительно.

Красный горняк (Кривий Ріг) №126 від 24.11.1925.

Почався тракторний пробіг.

Трактори пробудуть в дорозі три тижні.

Між Ленінградом і Москвою почався тракторний пробіг, це-б-то спроба руху тракторів у дорозі. Усього бере участь у



пробігові 9 тракторів, з грузом відповідно силі кожної машини.

Найдужчі трактори це трактори радянського виробу. Ось нагрузка тракторів: «Комунара»—1250 пудів, «Холта»—800 пудів, «Большовика»—575 пудів, тоді як «Фордзон» (американський трактор) везе тільки 190 пудів, «В. Д.» (Німеччина)—270 пудів і «Пежо» (Франція)—360 пудів. Швидкість руху тракторних потягів 5-6 верстов на годину. Комітет пробігу в місцях, де трактори мають приставати, організує довідні (справочні) бюра, де даватимуться кому треба довідки про трактори, а в найбільш населених місцях будуть робити доповіді про трактори. Пробіг протягнеться 3 тижні.

На малюнкові трактор «Комунар» на 50 сил, збудований на Харківському паровозобудівельному заводі. Цей трактор теж бере участь у пробігові.

Радянське село №121 від 29.11.1925

ЩО ПОТРІБНО СЕЛУ.

Трактор та його значіння.

Родянське влада з самого початку її існування поставила перед собою завдання—полегшити працю селянина. Наш вчитель В. І. Ленін казав, що селянинові необхідно дати таку машину, при якій він не поливав-би потом землю, щоб роботу його зробити не важкою, а легкою. От такою машиною, яка полегшить працю селянина і буде **трактор**.

Чим корисний трактор в господарстві.

Трактор є така машина, яка використувається для сільсько-господарчих робот. Машина опалюється гасом і має велику тягову силу. Зззаду трактора чепляється плужок з 2-ма 14-ти цалевими лемешами. При оранці плужок захоплює площу завширшки в один аршин. Орати можна на глибину від 1 до 7 вершків. Зразу за плугом можна вчепити борону, або культіватора. Трактор робить і на горбах, які мають похил до 25°, з такою само силою. як і на рівному місці.

Крім оранки, трактор може тягнути по-окремо: 3 любогрійки, 2 жатки, 1 снопов'язалку, 3 сінокосилки, везти вагу до 250 пудів, возити по 10 кіп снопів з поля, возити гній, а також і їздити куди потрібно, бо має такий хід: на 1-шу скорість $2\frac{1}{2}$ верстві в годину
2-гу » 5 » »
3-ю » 10-15 » »

Крім роботи на полі, для трактора надає велике значіння запасний шків, який робить 1000 обертів за хвилину і дає можливість молотити 8-ми сильною паровою молотаркою, молоти шостириком, різати січку, тягнути циркулярку, різати буряки худобі, качати воду і всякі инші роботи, які можна робити за допомогою паса.

Скільки витрачається гасу і масла при ріжних роботах.

Назва робот	Бензіну		Гасу		Масла	
	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.
Виорати 1 дес. на глибину 6 вер.	—	1	1	10	—	5
» 4 »	—	1	1	20	—	6
» 5 »	—	$1\frac{1}{2}$	1	30	—	7
» 6 »	—	$1\frac{1}{2}$	1	—	—	8
Окремо боронувати 1 дес. . .	—	$\frac{1}{2}$	—	10	—	1
Засіяти 1 дес. .	—	$\frac{1}{2}$	—	12	—	$1\frac{1}{2}$
Скосити 1 дес. .	—	$\frac{1}{2}$	—	15	—	1
« снопов'язалками чи жатками	—	$\frac{1}{2}$	—	25	—	$2\frac{1}{2}$
Молотьба на 3 п. зерна . . .		—	—	1	—	0,3
Перевозка вагина 1 верству . .	—	0,2	—	3	—	$\frac{1}{2}$
Хід порожняком .	—	0,1	—	2	-	0,3
Перемолоти 1 пуд зерна . . .	—	—	—	0,7	—	—

Коли-б гас купувати по тій ціні, яка мається по крамницях, себ-то, по 2 карб. 40 коп. за пуд, то робота трактора мало б давала прибутку, тільки зменьшувалась би робоча сила та час, але держава відпускає нафтопродукти вартістю 1 карб. за пуд гасу, так що робота трактором корисна.

Що зробить трактор за 10 годин.

Виоре і разом заборонує $2\frac{1}{2}$ дес.
Зокрема заборонує 6 „
Посіє широкою сівалкою 8 „
Викосить клеверу, чи трави 8 „
Вижне . . . 9 »
Обмолотить . . . 150 кіп.
Перемеле на шостирику 400 пудів хліба.

Шлях Жовтня №5 від 24.11.1925,

ТРАКТОРОПОСТАЧАННЯ УКРАЇНИ
3194 трактори в 25 році і 6000 нових у 26 році

В Тракторному комітеті відбулося засідання, де було заслухано доклади Укрсельбанку й Укравтомпромторгу про підсумки тракторопостачання сільського господарства України в 1925 році.

На 1 січня 1925 року на Україні було лише 433 трактори. Всі ці трактори були в державних господарствах, а в селян не було ні одного трактора. Досвіди, що провадилися 1924 року виявили економічну вигоду експлоатації тракторів у селянських господарствах і тому було приступлено до широкого постачання ними селян.

Протягом 1925 року на Україні реалізовано 3194 трактори, з них 3070 типу «Фордзон» і 20 типу «Запорожець», 2 типу «Кейс». З них найкращі наслідки в роботі дав трактор типу «Фордзон А». Купівлю тракторів провадив Укрсельбанк, а технічне обслуговування було зосереджено в Автомпромторзі.

Придбані трактори розподіляються по Україні так: в кол. Донецькій, губ. 884 трактори, в кол. Одеській 345, в кол. Катеринославській – 514, в кол. Харківській – 467, в кол. Полтавській – 213. З цих тракторів більше 90% одержало селянство. Проте попит селянства на трактори задоволений лише в незначній мірі. Зі зростом купівельної спроможности селянства попит на трактори рік-у-рік зростатиме. Приблизний підрахунок на найближчий період дає цифру в 75 тис. тракторів, що їх потрібує Україна. Тепер ми маємо лише 4% цієї кількости.

1926 року передбачається поширити сітку тракторових складів. Намічено ввезти на Україну 6 тис. тракторів, при чому всю цю кількість буде приставлено не пізніше 1-го квітня. Найбільше мають закупити тракторів системи «Фордзон».

Економічна вигода експлоатації тракторів безперечна. Остаточно виявлено, що робота тракторів в наших умовах коштує дешевше, ніж робота на конях. Побоювання агрономів, що через вживання тракторів повстане криза щодо корму й угноювання, цілком безпідставне, бо трактор не усуває коня й вола, а лише доповнює їх і сприяє розвиткові молочного скотарства.

Тракторизація села має форму державного планового постачання, при чому провадиться догляд за доцільним використанням тракторів. Проте останнє є лише тимчасовий захід і надалі доведеться систему тракторопостачання шодо нього переглянути. Доклади Укрсельбанку та Автопромторгу тракторовий комітет взяв до відому.

Вісти ВУЦВК (Харків) №272 від 28.11.1925.

ТРАКТОРИ на Вкраїні

Відбулося засідання тракторового комітету Вкраїни, на якім указувалося, що вдалий досвід пристосування тракторових загонів для оранки селянської землі поставив на чергу питання про масове вживання тракторів в сільськім господарстві Вкраїни.

Р. 1925 на Вкраїні було розповсюджено 3190 тракторів, при чому досвід показав, що найбільш підходящим типом тракторів являється «Фордзон». 90,5 проц. всіх тракторів одержали колективні господарства, а також одноосібні. Попит селянства на трактори задоволений в дуже малім розмірі. Комітет дізнався, що селянство Вкраїни зараз охоплене незвичайно сильним бажанням придбати для свого господарства трактори.

Протягом найближчих років Україні треба буде 75.000 тракторів. Поки на Вкраїні нараховується тільки 4 проц. цієї кількости, ц.-т. один трактор припадає на 1696 господарств. Р. 1926 гадається привезти ще 6000 тракторів.

Всю партію тракторів буде приставлено на Вкраїну ранньої весни, приблизно до 1-го квітня. Переважно ввозитимуться трактори «Фордзон».

Червоний селянин (Херсон) №41 від 01.12.1925.

КУПИЛИ ТРАКТОРА

С. Олексієвка, Мало-Вищанського району. Восени у нас зорганізувалося машинове товариство, яке придбало трактора. До цього часу наші селяни навіть не вірили, що трактори існують на світі: все казали, що це брехня, а коли його привезли, то якось так вийшло, наче Великдень настав.

Зібрались всі, діти й старі. Трактор мацали руками, нюхали, шкрибли нігтями, а один дідок ще й зубами хотів попробувати, так нічого не вийшло, бо тільки один зуб і зостався, та й то самий кутній. Не дістав. Проте, коли лизнув, то каже, що смачненький.

Тепер трактор оре селянам на зяб. Бідним по 7, а останнім по 8 карб. з десятини. З'явилось багато охотників купити другого трактора.

В. Дерев'янко.

Червоний шлях (Зінов'ївськ) №30 від 01.12.1925.

Национальное самоопределение ведет к развитию хозяйства.

Туркменская республика была образована в конце 1924 г. при национальном размежевании республик Средней Азии (Туркменской и Хорезмской). Происходившая недавно 2 сессия Туркменского ЦИК'а отметила большой сдвиг в деле политического и экономического укрепления страны. Развивается промышленность, вводится машинизация сельского хозяйства. В истекшем году в Туркмении работало 57 тракторов. На рисунке, трактор приготовл. к показательной вспашке земли.

Красный горняк, №129 від 01.12. 1925

Трактор совершает сейчас свой победный ход по Украине. Первые 400 тракторов, прибывшие на Украину из Америки, были встречены селом недоверчиво, но работа тракторов на государственных землях показала селянину какого верного и выгодного помощника во всех областях сельско-хозяйственной работы представляет «стальной конь».

3.000 «Фордзонов» и 120 «Запорожцев» заработали в этом году на полях Украины. Как шло распределение тракторов: – основная масса их, примерно, 90%, были переданы крестьянам, 10 проц. пошли на нужды различных государственных организаций. Таковы первые итоги тракторной кампании на Украине, которые были подведены на специальном заседании Тракторного комитета.

А что будет в дальнейшем? Рост и подъем сельского хозяйства, урожайный год и благоприятные перспективы на будущее, вызвали новый поток заявок на тракторы. Укрсельбанк подсчитал, что для удовлетворения огромного спроса села на тракторы на ближайшие годы необходимо будет 75.000 тракторов.

Для бесперебойного снабжения села решено открыть широкую сеть тракторных складов на местах. Не позже 1 апреля из Америки будет ввезена первая крупная партия, в 6.000 тракторов «Фордзон».

В виду огромного числа заявок, снабжение тракторами пройдет в плановом порядке с тем, чтобы «тракторизация» села прошла наиболее целесообразно. В первую очереди тракторы будут предоставлены селянам объединенным в коллективные хозяйства и тракторные товарищества.

Харьковский пролетарий (Харків) №277 від 03.12.1925.

№ 48 — №48 від 03.12.1925, с. 5 — СЕЛЯНИН.

Провадьте облік роботи трактора.

Кожна установа, або кожний окремий селянин, що купив трактора, не кається, бо трактор для його господарства став у великій пригоді.

Поки що є одна біда—трохи дорогий трактор, дорогуваті й запасні приладдя для нього. Та окрім цього ще у багатьох місцях є багато хиб у справі придбання палива та шмаровидла.

Отже цією справою зараз інтересується тракторний комітет, що існує при Народньому Комісаріяті Земельних Справ. Він турбується про те, щоб знищити усі ці перешкоди.

З цією метою тракторний комітет розробив форми відчитности, які мають заповнити ті, хто безпосередньо працює на тракторі.

ЯК ВІДЧИТНІСТЬ ПРОВАДИТЬСЯ, КОЛИ Й КОМУ ДОСТАВЛЯЄТЬСЯ.

Для того, щоб відчитність мала найбільшу ціну, і провадилась усіма трактористами одноманітно, видруковано особливі книжки під назвою «Щоденник тракториста», до тракторист власноручно робить усі щоденні записи, відповідаючи на поставлені в книжці питання.

Конче потрібно, щоб на кожне питання давалися повні й точні відповіді.

Книжку «Щоденник» розраховано на місяць. По скінченні місяця з 1-го дня другого місяця записи ведуться у новій книжці.

На підставі старої книжки робляться підсумки зроблених записів і переписуються трактористами в так звану «Щомісячну звідку». Коли «Щоденник тракториста» й «Щомісячна звідка» за попередній місяць закінчені, їх висилають негайно до Окрземвідділу для дальшої пересилки Народньому Комісаріятові Земельних Справ.

За бланками, коли їх немає у тракториста, треба звертатися до Окрземвідділу. Заповнені бланки можна здати інструктору сельбанку, а його розписку показати в окрземвідділі при одержанні дозволу на безакцизне паливо та шмаровидло.

Треба пам'ятати, що уряд, без широкого освідомлення з місць про роботу тракторів, не може хутко й безпосередньо довідуватися про потреби трактористів, а тому й не зможе без цього своєчасно передбачати й швидко виправляти можливі помилки.

Отже подавайте в «Щоденниках» тільки перевірені й точні відповіді на запитання, а для цього записи робіть негайно після роботи, а не на пам'ять при кінці місяця.

ЯК ПОСТАЧАЮТЬСЯ СЕЛУ ТРАКТОРИ

Нещодавно в нас на Україні про трактори мало хто з селян і чув. Навіть у 1924 році ні одно селянське господарство на Україні не мало трактора. Коли й були вони, то тільки у державних організаціях і то у невеликій кількості. Всіх на Україні в цей час було 433 трактори.

Починаючи від 1925 року почалась певна тракторизація нашого сільського господарства. Від цього року число тракторів на Україні налічується вже не сотнями, а цілими тисячами. І головне тут те, що трактори почали розходитись і по селянських господарствах.

В 1925 році по всій Україні росповсюджено 3194 трактори. Майже всі вони росподілені поміж селянами, а саме: селянам відпущено 90,6 відсотків усіх тракторів і тільки 9,4 відсотки одержали ріжні державні організації. Найбільше росповсюджено на Україні тракторів системи «Фордзон», а саме – 3070 штук. Наших тракторів «Запорожець» расповсюджено 120 штук. Є в нас і два трактори для обробки городів.

Закуповував трактори за кордоном переважено Укрсельбанк і потім росподіляв їх по окремих колишніх губерніях. Не всі колишні губернії мають одинакове число тракторів. Найбільше тракторів має Донецька губернія, а саме – 884 штук. Далі йдуть Одеська, що має 545 штук, Катеринославська – 514 штук тощо.

Це число тракторів, звичайно, це задовольняє усіх потреб населення. Укрсельбанк підрахував, що на те, щоб за найближчі роки задовольнити потреби всього виселення України, нам треба 75 тисяч тракторів, а ми маємо тільки 4 відсотки, себ-то в 25 раз менше. Тепер у нас один трактор припадає більш, ніж на півтора тисячі господарств, на сім з половиною тисяч душ населення і на шість з лишком тисяч десятин посівної площі.

Радянське село (Київ) №122 від 03.12.1925.

Строить ли советский трактор?

Вопрос этот вызвал интересное и оживленное обсуждение в президиуме Госплана. Потребность в тракторе всё растет. Будем ли мы удовлетворять ее ввозом из заграницы или широко развернем тракторостроение в СССР и, в частности, на Украине?

Сейчас Главметалл намечает постройку нового тракторного завода на 10.000 тракторов в год.

По вопросу о том, целесообразно ли внутреннее развитие в стране тракторной промышленности, в совещании наметились разные точки зрения: наше строительство не угонится за постановкой работы у

„Радянський Степ“ №235 від 15.11.1925 5

ЩО РОБЛЯТЬ РОБІТНИКИ ДЛЯ СЕЛЯН?

ТАМ, ДЕ ВИРОБЛЮЮТЬСЯ ТРАКТОРА „ЗАПОРОЖЕЦЬ“.

Наш „Запорожець“ подобається селянству.

Що пише робітник заводу І. Куліш?

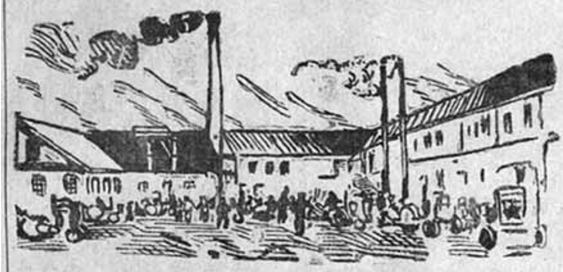
Росте й шириться держзавод „Червоний Прогрес“ у В.-Токмаку.

Раніше тут німець — фабрікант експлоатував робітників і селян українських.

Але...це було. Зараз тут працює біля 1500 робітників, здебільшого з місцевих селян.

Виявляється, що перший „Запорожець“, винайдений у 1922 році був надзвичайно простою машиною.

Чимало частин його було зроблено навіть з дерева. Це був просто давній двигун „Тріумф“, що продукувався заводами Укрсельмаштресту, поставлений на колеса.



Завод „Червоний Прогрес“.

Нещодавно переобирали завкома. Робітники—активні, знають свої права. Взаємовідносини з адміністрацією досить гарні.

Майже зі всієї України приїзджають селяни до „Червоного Прогресу“ за тракторами: „Запорожець“ подобається селянинові.

—Нафта, звичайно, дешевша за гас, що його потрібує американський трактор „Фордзон“ (наші трактори потрібують нафту)...

—І зрозуміше якось „Запорожець“: за тиждень можна навчитися працювати ним..

—Та й відремонтувати легше. До заводу недалеко...

Ось чому все зростає зацікавленість „Запорожцем“. Беруть його навіть у далекий Сибір.

Зараз робляться зміни де-яких частин його (замісць чавунних—глинцьові), чим досягнемо зменшення його ваги—150 пудів.

Що до історії „Запорожця“ дуже цікаві відомости подаються тов. П. Супруном.

Другого року машину було удосконалено і перебудовано.

На Всесоюзній кустарно-промисловій виставці трактор одержав нагороду першого ступню.

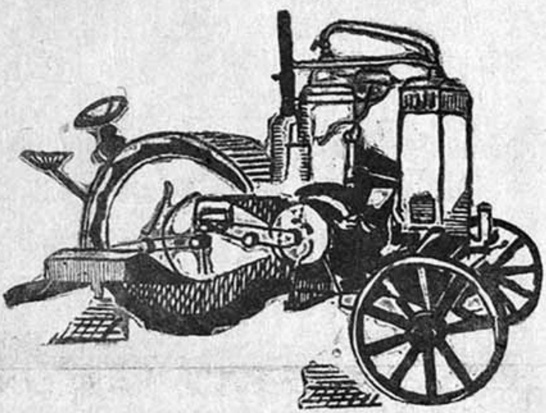
Навесні цього року його нарешті було випущено на ринок. Спроба була вдала. Зараз над тракторним виробництвом працює до 100 робітників. Приступлено до збудування нового тракторного цеху, після чого завод продуктуватиме 1000 тракторів на рік.

Вироблює наш завод зараз і 30.000 віялок та буккерів. Є замови з Персії та Туреччини.

Для поліпшення самого заводу зараз будується нову електростанцію водоперегонну вежу, збудовано нову кузню, слюсарньо-збірний цех, відремонтовано ремонтно - струментовий цех, роблють нові гвинторізні та револьверні токарні верстати...

Завод усе росте, все міцніє.

І. Куліш.



Трактор „Запорожець“.

«Форда» и по цене трактор обойдется значительно выше; потому нецелесообразна и постройка тракторного завода. Производство тракторов на заводе ХПЗ можно сохранить, однако, в пределах точного количества сбыта этих тракторов по твердым заказам.

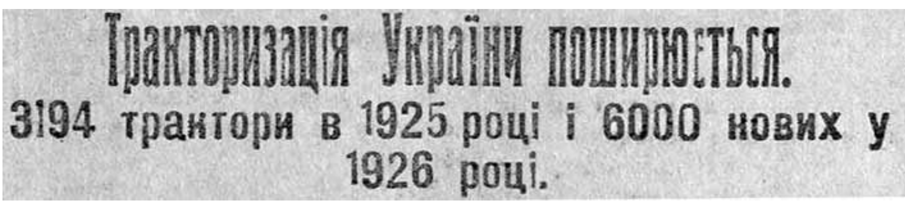
Представители другого мнения указывали, что развертывание металлопромышленности вызовет дальнейшее снижение цен, а тем самым даст возможность снижать и цены на наши тракторы. Необходима отправка в Америку для изучения тракторного производства ряда специалистов. Совещанием решено, на основе детального изучения характера применения тракторов в текущей сельско-хозяйственной кампании, разрешить вопрос о массовом строительстве советских тракторов.

Харьковский пролетарий (Харків) №278 від 04.12.1925.

РОЗПОДІЛ СІЛЬСЬКО-ГОСПОДАРСЬКОГО РЕМАНЕНТУ

Український відділ акційного товариства «РУСАВТОРГ» за останній рік розподілило на Україні 246 сепараторів, 4 тисячі кіс, 20 парових молотарок, 20 дискових борін, 900 штук борін системи «Тофне» і 2 трактори системи «Бульдог». Цей реманент майже цілком запродано кооперації та Держторгівлі і лише 2 відсотки запродано приватнім організаціям.

Радянське село (Київ) №123 від 06.12.1925.



Тракторизація України поширюється.
3194 трактори в 1925 році і 6000 нових у 1926 році.

На 1 січня 1925 року на Україні було лише 433 трактори. Всі ці трактори були в державних господарствах, а в селян не було ні одного трактора.

Досвіди, що провадилася 1924 року виявили економічну вигоду експлоатації тракторів у селянських господарств і тому було приступлено до широкого постачання ними селян. Протягом 1925 року на Україні реалізовано 3194 трактори, з них 3070 типу «Фордзон», 20 типу «Запорожець», 2 типу «Кейс». З них найкращі наслідки в роботі дав трактор типу «Фордзон А».

Купівлю тракторів провадив Укрсельбанк, а технічне обслуговування було зосереджено в Автопромторзі. Придбані трактори розподіляються по Україні так: в кол. Донецькій губ. 384 трактори, в код. Одеській 345,

в кол. Катеринославській 514, в кол. Харківський 467, в кол. Полтавській 213. З цих тракторів більше 90 відс. одержало селянство. Проте попит селянства на трактори задоволений лише в незначній мірі.

Зі зростом купівельної спроможности селянства попит на трактори рік у рік зростатиме. Приблизний підрахунок на найближчий період дає цифру в 75 тис. тракторів, що їх потрібує Україна. Тепер ми маємо лише 4 відс. цієї кількости.

1926 року передбачається поширити сітку тракторних складів. Намічено ввезти на Україну 6 тис. тракторів при чому всю цю кількість буде приставлено не пізніше 1-го квітня, Найбільше мають закупити тракторів системи «Фордзон».

Селянська газета (Первомайськ) №161 від 06.12.1925.

Сільсько-господарське кредитування на Україні.

НА ЩО Ж ЇДУТЬ ПОЗИКИ.

Ми вже говорили, що позики з Укрсільбанку, через Губсільбанки та сіль.-госп. т-ва доходять аж до низового споживача їх — господаря або колективу.

Візьмем дані, для чого низові т-ва видавали позики своїм членам. Маємо дані за три квартали минулого операційного року; візьмім пересічне у % до загальної суми позичок.

На засівний матеріял	28,9
„ скот	44,1
„ сіль.-госп. машини	6,9
„ сіль.-госп. будівлі	5,3
„ специяльні культури	3,1
Инших	13,7
РАЗОМ	100%

Бачимо, що позички на засівний матеріял та на робочу худобу становлять більше половини всіх позичок.

Уділяючи, порівняню, мало уваги постачанню населення сіль.-госп. машинами Укрсільбанк особливо виявив себе **у постачанні тракторами.**

Минулого операційного року на замовлення Укрсільбанку було довезено з Америки тракторів «Фордзон» 3.070 штук та продано українського виробу «Запорожців» — 120 штук; це разом дає 3.190 шт.

Маємо дані про розподіл проданих тракторів до 1-го жовтня.

КОМУ ПРОДАНО	Скільки штук	У %%
Машиновим тов-ствам	1.036	35,7
Колгоспам	798	27,2
Сіль.-госп. т-вам	576	20,1
Ріжним сіль.-госп. орган.	315	11,5
Земельним громадам	136	4,5
Поодиноким господарям	30	1,0
РАЗОМ	2.191	100%

Бачимо, що найбільше продано машиновим товариствам та колгоспам, майже дві третини, а разом усяким організаціям 99% і лише 1% поодиноким господарям.

Таким чином, у цій справві Укрсільбанк іде єдино правдивим шляхом об'єднувати господарства, зучати селянство до колективізації.

НА ЯКИХ УМОВАХ ТА ХТО ПОЗИЧАЄ.

Укрсільбанк видає позики Губсільбанкам переважно довготермінові, але коли гроші через Губсільбанк попадають до сіль.-госп. т-в, то воно, маючи обмаль коштів, не може давати позичок на довгий строк, а намагається робити так, щоб гроші швидче поверну-

Рад. статистик №45 від 05.12.1925.

Провадьте облік роботи трактора

Кожна установа, або кожний окремий селянин, що купив трактора, не кається, бо трактор для його господарства став у великій пригоді. Поки що є одна біда – трохи дорогий трактор, дорогуваті й запасні приладдя для нього.

Та окрім цього ще у багатьох місцях є багато хиб у справі придбання палива та шмаровидла. Отже цією справою зараз інтересується тракторний комітет, що існує при Народньому Комісаріяті Земельних Справ. Він турбується про те, щоб знищити усі ці перешкоди. З цією метою тракторний комітет розробив форми відчитности, які маютъ заповнити ті, хто безпосередньо працює на тракторі.

ЯК ВІДЧИТНІСТЬ ПРОВАДИТЬСЯ, КОЛИ Й КОМУ ДОСТАВЛЯЄТЬСЯ.

Для того, щоб відчитність мала найбільшу ціну, і провадилась усіма трактористами одноманітно, видрукувано особливі книжки під назвою «Щоденник тракториста», де тракторист власноручно робить усі щоденні записи, відповідаючи на поставлені в книжці питання. Конче потрібно, щоб на кожне питання давалися повні й точні відповіді.

Книжку «Щоденник» розраховано на місяць. По скінченні місяця з 1-го дня другого місяця записи ведутся у новій книжці. На підставі старої книжки робляться підсумки зроблених записів і переписуются трактористами в так звану «Щомісячну звідку».

Коли «Щоденник тракториста» й «Щомісячна звідка» за попередній місяць закінчені, їх відсилають негайно до Окрземвідділу для дальшої пересилки Народньому Комісаріятові Земельних Справ.

Треба пам'ятати, що уряд без широкого освідомлення з місць про роботу тракторів, не можо хутко й безпосередньо довідуватися про потреби тракториста, а тому й не зможе без цього своєчасно передбачати й швидко виправляти можливі помилки. Отже подавайте в «Щоденниках» тільки перевірені й точні відповіді на запитання, а для цього записи робіть негайно після роботи, а не на пам'ять при кінці місяця.

Селянин (Харків) №48 від 03.12.1925.

Ціна 3 коп. Рік видання другий

СЕЛЯНСЬКА ГАЗЕТА

Виходить тричі на тиждень.

Орган Окрпаркому Окрвиконкому, Окрпрофбюра та Тердиву Первомайщини.

№ 161 Неділя 6 Грудня 1925 року

Тракторизація України поширюється.

3194 трактори в 1925 році і 6000 нових у 1926 році.

На 1 січня 1925 року на Україні було лише 433 трактори. Всі ці трактори були в державних господарствах, а в селян не було ні одного трактора.

Досвіди, що провадилася 1924 року виявили економічну вигоду експлоатації тракторів у селянських господарств і тому було приступлено до широкого постачання ними селян. Протягом 1925 року на Україні реалізовано 3194 трактори, з них 3070 типу „Фордзон“, 20 типу „Запорожець“, 2 типу „Кейс“. З них найкращі наслідки в роботі дав трактор типу „Фордзон А“.

Купівлю тракторів провадив Укрсельбанк, а технічне обслуговування було зосереджено в Автопромторзі. Придбані трактори розподіляються по Україні так: в кол. Донецькій губ. 884 трактори, в кол. Одеській 345, в кол. Катеринославській 514, в кол. Харківській 467, в кол. Полтавській 213. З цих тракторів більше 90 в дс. одержало селянство. Проте попит селянство на трактори задоволений лише в незначній мірі.

Зі зростом купівельної спроможности селянства попит на трактори рік у рік зростатиме. Приблизний підрахунок на найближчий період дає цифру в 75 тис. тракторів, що їх потрібує Україна. Тепер ми маємо лише 4 відс. цієї кількости.

1926 року передбачається поширити сітку тракторних складів. Намічено ввезти на Україну 6 тис. тракторів при чому всю цю кількість буде приставлено не пізніше 1-го квітня. Найбільше мають закупити тракторів системи „Фордзон“.

Тракторизація сільського господарства України.

Член правління Укрдержторгу тов. Є. Ф. Филипович, під час свого перебування в Київі, поінформував нашого співробітника про те, як стоїть справа з тракторизацією українського сільського господарства.

– В зв'язку з тим, що за останні часи чимало поліпшилося економічне становище українського селянства й воно все збільшує попит на дорогі с.-г. машини, – сказав тов. Є. Ф. Филипович, – Укрдержторг поточного року значно збільшив, рівняючи до минулого року, довіз разного роду імпортних товарів, що їх потрібує наше сільське господарство.

Особливо Укрдержторг в цьому році збільшив довіз тракторів. Так, минулого року, до України довезли з-за кордону 3 тис. 100 тракторів, – в цьому році Укрдержторг гадає довезти не менш, як 7 тис. тракторів. Але треба відзначити, що й ця кількість не задовольняє цілком попиту на трактори з боку українського сільського господарства. Вже тепер різні сільсько-господарські організації та поодинокі селяни замовили Укрдержторгові коло 14 тис. тракторів.

Не дивлячись на те, що справа з придбанням тракторів, а зокрема «Фордзонів» розв'язується з певними труднощами, бо Форд додержується своєї старої традиції самому не брати та й нікому не давати кредитів, Зовнішторг має можливість придбати трактори, тому що Укрсельбанк організував довготермінове (на 2-3 роки) кредитування селян в справі тракторопостачання.

Постачання тракторів українському селянству переводиться цілком організовано. На Україні є 10 пунктів, де містяться курси трактористів.

Кожна організація, та кожний селянин, що бажають придбати трактора, повинні надіслати до таких курсів свого представника і одержують трактор тільки тоді, як той представник скінчить навчання на цих курсах і матиме про це відповідне посвідчення. Внаслідок цього випадки псування тракторів, і зокрема «Фордзонів» трапляються рідко.

Цікаво відзначити, що американські інженери – представники Фордзон, що відвідали СРСР, були також і на Україні й ознайомился з работою цих курсів трактористів. Ці інженери казали, що справу з постачанням тракторів селянству та використовування їх налагоджено на Україні краще, ніж в инших районах.

Пролетарская правда (Київ) №282 від 09.12.1925.

Трактор-переможець

На кілька найближчих років нашим селам треба 75.000 тракторів. На 1-е квітня з Америки прибудуть 6.000 тракторів системи «Фордзон».

Хоч з недовіррям селяни зустріли перші 400 американських тракторів, але, побачивши їхню роботу на державних нивах, переконалися, що це є найкращий і найвигідніший помішник майже у всіх галузях сільського господарства. Це справжній «сталевий кінь». 3.000 «ФОРДЗОНІВ» І 20 «ЗАПОРОЖЦІВ» ПРАЦЮВАЛИ НА УКРАЇНСЬКИХ ЛАНАХ ЦЬОГО РОКУ.

Щоб нормально постачати село тракторами, ухвалено організувати широку мережу тракторних складів на місцях. Постачання тракторів відбудеться в плановім порядку. В першу чергу трактори даватимуться колективним господарствам і тракторним товариствам.

Селянин (Харків) №49 від 10.12.1925.

10 тисяч тракторів до СРСР.

З НЮ-ЙОРКУ, 9–XII. «Амторг» (американсько-радянське торговельне товариство) купило в Америці 10 тис. тракторів виробництва «Форда» з довозом до портів Чорного моря до 1-го січня 1926 року. Трактори призначені для Держторгу РСФСР і УСРР, для Сількосоюзу і т. д. За відомостями кореспондента ТАРС, при угоді Амторгові дано кредит. Це означає про стару зміну звичайної політики компанії Форда, що досі ніколи не давала кредитів.

Вісти ВУЦВК (Харків) №282 від 10.12.1925.

А що-то буде через 2-3 роки?

У нашому селі є три сільсько-господарських артілі. Одна з них—«Плугатар» придбала трактор.

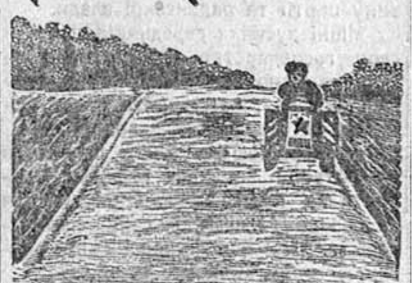
Коли трактор мав ще тільки прибути, багато було таких, що, глузливо посміхаючись, говорили: «Нехай,—побачимо як-то трахкатимуть, не раді вони йому будуть».

А от як приїхав трактор та як почав добре орати, то впевнилося село, що трактор—добра машина, що виводить зі злиднів селянина.

Оре трактор «Плугатара» не тільки землю для колєктиву, а й для окремих господарів...

Поки-що один на село. А що-то через 2—3 роки буде? Мабудь тракторів з десяток витрахкуватиме на гусаківських полях.

Я. Іванченко.



По американському.

РАДЯНСЬКА ВЛАДА — СЕЛУ

Купівлі сільгосподарчих машин звільнити від гербового збору.

Рада Народніх Комісарів Радянського Союзу постановила звільнити від гербового збору селянські контракти при закупці в роздріб з розстрочкою виплати сільсько-господарчих машин і знаряддя. Так само звільняються від гербового збору посвідки про господарчий стан покупців сільсько-господарчих машин, а також тих, хто ручається за цих покупців. Ці посвідки видаються в звичайному порядку райвиконкомами, або сільрадами, але без оплати гербовим збором.

Тракторизація сільського господарства – як постачається селу трактори?

В 1925 році по всій Україні розповсюджено 3194 трактори. Майже всі вони розподілені поміж селянами, а саме: селянам відпущено 90,6 відсотків усіх тракторів і тільки 9,4 відсотків одержали різні державні організації. Найбільше розповсюджено на країні тракторів «Фордзон», а саме – 3070 штук. Наших тракторів «Запорожець» розповсюджено 120 штук.

Радянський степ (Мелітополь) №242 від 10.12.1925.

Ожидается 6 тысяч тракторов

В Одессе получено сообщение, что в ближайшее время в одесский порт прибывают 8 американских пароходов, которые доставят 6 тысяч тракторов в счет закупленных недавно Амторгом 10 тысяч штук. Тракторы из Одессы будут на правлены в различные пункты Украины. На этих же пароходах в одесский порт доставляется из Америки значительное количество галантереи, а также оборудования для наших стекольных заводов. Кроме того, в Новороссийск прибудет несколько американских пароходов, которые доставят 4 тысячи тракторов для распределения их на Закавказьи.

Известия (Одеса) №1813 від 17.12.1925.

Трактор несе культуру на село.

Трактор об'еднує селян у колективи, артілі по обробці землі.

Для придбання тракторів скрізь по Україні організуються машинові товариства. Аби працювати трактором, треба мати певні знання, тому що машина потрібує більш освіченої людини. Для підготовки таких людей організуються тракторні курси, які дали нам 2 тисячі трактористів, 90 спеціялістів інженірів, 900 інструкторів та 900 механиків-трактористів, тоб-то трактор дав селові де-кілька тисяч освічених хліборобів.

Зараз більшість тракторів ми привозимо з-за кордону, тому що виробництво тракторів у нас ще не досить розвинуто.

Для цього передбачається збудова де кількох заводів.

Змичка №84 від 11.12.1925.

10 тисяч тракторів на села.

Кредит на два врожаї.

Ми сповіщали, що в Америці куплено для СРСР 10 тисяч тракторів „Фордзон“.

Останніми часами селянство дуже великий попит на трактори пред'являє. Наприкінці 1924 року вже було 12 тисяч заявок на трактори.

До весни 1925 року з-за кордону до нас було увезено 4.000 тракторів та виявилося, що того мало й цього літа уряд постановив увезти ще 13.000 тракторів: за рахунок цієї кількости й куплено тепер отих 10.000 „Фордзонів“, що про них сповіщали газети.

Більшість цих тракторів буде розподілено серед кооперованного селянства — сільсько - го подарчих виробничих артілей та кооперативів.

Трактори будуть селянам даватися в кредит на 2 урожаї.

Самі будуємо трактори.

У Москві закінчилася нарада в тракторній справі. Цікаві відомості сповістив на нараді професор Вельямінов: чимало наших заводів уже будує трактори. З них завод «Більшовик» у Ленінграді будує трактори типу „Хольт“, а завод „Червоний Путиловець“ там-же—типу „Фордзон“. Инші-ж заводи виробили свої власні типи тракторів, иноді дуже просто збудовані.

На 1925-26-й рік виробнича програма нашого тракторобудівництва невелика. „Червоний Путиловець“ має збудувати 900 тракторів, Харковський паровозоочний завод—150 „Більшовик“—100. Коломенський завод—250 завод «Відродження в Марксштадті» (республіка німців Поволжжя) 160 та Укртрестсільмаш—300 Головметал проектує устатковати завод у Сталінграді, що має виробляти 10.000 тракторів на рік.

Красная армия №1367 від 17.12.1925

ДИКТАТУРА ТРУДА

НАШЕ СЕЛО.

Стальной революционер в сельском хозяйстве Донбасса.

Трактор на селе.

Крестьянский спрос на тракторы все растет.—Донсельбанк к весне снова выпустит на село большую партию тракторов. Необходимо поспешить со взносом авансов, чтобы стать на очередь.—Тракторизация должна быть использована для переустройства сельского хозяйства.

В течении 1925 года Донецким сельско-хозяйственным банком было ввезено в пределы быв. Донецкой губернии 884 трактора, которые и были распределены почти исключительно среди крестьян. По округам Донбасса тракторы были распределены неравномерно: в Артемовском округе размещено—205, Мариупольском—179, Луганском—175, Сталинском—168 Старобельском—157 тракторов марки «Фордзон».

Успехи тракторов и польза от них всколыхнули крестьянскую массу и заста-

Срок внесения авансов—не позже 25-го ноября с. г. Времени, конечно, мало, крестьянам будет тяжеловато, но урожай этого года делает это все-же возможным. Короткие сроки устанавливаются потому, что правление с.-х банка задалось целью обязательно к началу полевых работ выпустить тракторы на село. Нужно время, чтобы закупить их в Америке, привезти сюда, распределить, обучить крестьян обращаться с ними и многое другое. Вот почему и нужно поторопиться с внесением авансов.

1200 РАДЯНСЬКИХ ТРАКТОРІВ

ЛЕНІНГРАД. Вироб тракторів па заводі «Красний Путиловець» іде дуже добре. Цими днями випущено 1200-й трактор системи «Ф. П.». **Трактори, які зараз випускаються, де в чому кращі од американських Фордзонів і загалом не гірші від них.** На трактори, що випускає «Красний Путиловець», треба далеко менше палива, ніж на американські. **На початку 1926 року завод робитиме по 100 тракторів на місяць. Протягом 1926-го року буде випущено не менш, як 1200 тракторів.**

Комсомолець України (Харків) №8 від 18.12.1925.

Пролетарі всіх країн, єднайтеся!

Хай живе спілка робітників та селян!

Газета виходе двічі за тиждень

Червоний шлях

Селянська газета

Четвер, листопаду 19, року 1925, ч. 26 (1119).

Ціна газети: на місяць—20 к., окреме число— 5 к.

Трактор на селі.

С. Лозоватка. Колгосп „Зелений Гай“ давно мріяв дістати собі Фордзона, та таки діждався.

Особливо були зацікавлені незаможники.

За оранку десятини артіль бере 6 карбованців і селяни дуже задоволені записуються в чергу, аби його залучити на свої ниви.

Селькор **П. Горобець.**

С Улянівка, Злинск. району. Нетерпляче та довго ми чекали трактора, та таки діждались.

Нічого не мало наше село до 17 року, тепер має школу, має пошту, має трактора.

Собірається відкрити кооператива.

А головне маємо „Фордзона“.

Це не куркуля машина, не глитая.

Це машина цілого села. **Суспільна.**

Радіє наше село. Помалу, потрохи, але **вперед...**

Вперед до суспільного життя. **До кращого життя**

Тешка.

За с.-г. машини.

Підгорному С. М. Водяне, Компан. р. і Якубенкові с. Братське.

В В Зінов'євську є трактори, за ними треба звернутись в Сельхозбанк (Зинов'ївськ, вул. Маркса, коло Фінвідділу). Трактор коштує не більше 1700—1800 крб. Для с.-г. артілів, комун, земельних товариств, що вже перейшли або переходять на громадський сівозмін, переселенческьких меліоративних а також машино-тракторних товариств розстрочка на 3 врожаї. При заявці треба дати не менше 25 відсотків ціни трактора. Лишок вноситься в-осени 1926 р., 1927 р. і 1928 р.

За с.-г. машини.

Радянське життя

НОВИЙ ТРАКТОРНИЙ ЗАВОД. У Сталінграді будується новий тракторний завод з виробництвом в 10.000 штук на рік.

ТРАКТОРИ З АМЕРИКИ. До Одеси незабаром прибуде 8 американських пароплавів, що мають привезти 6.000 тракторів, з 10.000 тракторів куплених за кордоном. На цих самих пароплавах прибуде устаткування для українських гут і чимало всякого краму.

Народній учитель (Харків) №51 від 22.12.1925.

Косовиця трактором в комуні.

1926–1927 роки

РОЗПОДІЛ ТРАКТОРІВ НА УКРАЇНІ В 1926 РОЦІ

На Україну прибуває 3000 тракторів. 90% тракторів буде видано колективним господарствам. Пільгові умови кредитування.

Вчора під головуванням М. М. Вольфа відбулось засідання Тракторного Комітету, де обмірковувався проект розподілу 3-х тисяч тракторів, що мають прибути на Вкраїну в лютому місяці ц.р., а також умови продажу їх для господарств ріжних категорій.

Пропозиція Укресельбанку про розподіл тракторів по округам України викликала жваві дебати, причім більшість промовців зазначала, що треба звернути більшу увагу на постачання тракторами Правобережжя, де їх використовують доцільніше, ніж на Лівобережжі. Так, цифра простою трактора становить на Правобережжі пересічно 18% робочого часу, а на Лівобережжі – 22%, а в степу навіть доходить до 25%. Таку ж картину маємо, коли порівняємо середню кількість робочих днів. На Правобережжі пересічно припадає на місяць 16 днів роботи, а на Лівобережжі 14,75 днів.

Обміркувавши детально пропозицію Укрсельбанка, Тракторний Комітет в основному затвердив її, збільшивши проте кількість тракторів, що має бути розподілена на Правобережжі. Остаточно цифри затверджено такі: для округ колишньої Донецької губ. – 700 тракторів, Катеринославської – 620, Одеської – 610, Харківської – 300, Полтавськ. – 225, Київськ. – 100, Поділля – 75 і для Чернігівщини й Волині разом – 15. Отже, підлягає розподілу 2 745 тракторів, а 255 вирішено залишити в резерві.

Цікаво відзначити, що на сьогоднішній день на Україні є лише 2 677 тракторів і в такий спосіб розподіл цієї нової партії збільшить кількість тракторів на Україні більш як удвічі.

Далі нарада затвердила умови продажу цієї партії тракторів. На трактори закордонного виробництва системи «Фордзон» встановлено ціну 1700 карб., на трактор радянського виробництва системи «Запорожець» – 1450 карб. В цю ціну входить і технічний догляд за роботою трактора на перший час користування.

Умови кредитування затверджено ріжні в залежності від категорії покупця. Основним покупцем тракторів мають бути комуни, артілі, машинні й тракторні т-ва, комітети взаємодопомоги, с.-г. т-ва. Вони вносять авансом при купівлі 25% всієї суми, 40% до 1-го листопаду 26 р. і 35% до 1-го листопаду 27 р. Ці умови можуть бути полегшені для с.-г. об'єднань селянської бідноти, а також для районів, що були недорідними минулого року. Для цієї категорії аванс може бути зменшений до 10%, а решту плати розстрочено на 3 врожаї.

При видачі тракторів перевага дається товариствам, що складаються із середняків і незаможників. Крім того запропоновано місцям звернути увагу на те, щоб трактори давалися лише тим товариствам, що мають у своєму користуванні земельну площу, яка б дозволила трактору працювати з повною нагрузкою.

Особливо пільгові умови встановлено для с.-г. об'єднань переселенців. Вони вносять завдатку 10%, до 1-го грудня 26 р. 15%, до 1-го грудня 27 р. – 40% і решту 1-го грудня 28 року. Тракторів для переселенців виділено 202 штуки, а якби цієї кількості не вистачило, то вони можуть придбати собі машини на умовах, встановлених для тракторних товариств.

Для господарств Радгоспоб'єднання й господарств установ, що перебувають на державному й місцевому бюджеті, виділено з цієї партії 75 тракторів. Умови кредиту такі самі, як і для тракторних товариств. Решта господарських об'єднань державного й кооперативного характеру вносять аванс 40% і до 1-го листопаду 26 року 60%.

І нарешті не більше, як 5% всієї кількости тракторів може бути продано приватним господарствам. Вони вносять завдаток в розмірі половини суми, а другу половину повністю при одержанні трактора.

Наприкінці засідання було заслухано доклад тов. Ємельяненко про підготовку шоферів і інструкторів для тракторів. Докладчик зазначив, що шоферів-трактористів є достатня кількість, але зовсім погано стоїть справа з інструкторами. Для правильної роботи тракторів на кожні 40 машин повинно мати принаймні одного інструктора. Інструктор-тракторист мусить мати велику підготовку. Курси для цих трактористів повинні бути двохрічні з одним роком теоретичним і одним практичним. Виходячи з того, що цього року буде розподілено 6 000 тракторів, а майбутнього 8 000 тракторів, потреба в трактористах становить 300 чоловіка. Нарада з висновками докладчика погодилась й ухвалила

відкрити 10 шкіл для підготовки інструкторів-трактористів. Тому, що ці школи будуть з двохрічним курсом навчання, вирішено для потреб сучасного року відкрити кілька 4-х місячних курсів на 75 чоловік.

Вісти ВУЦВК (Харків) №15 від 20.01.1926.

Трактори для Харківської округи

За останні три квартали 1924-25 року надіслано в Харківську округу 170 тракторів, з них 160 типу «Фордзон» та 10 типу «Запорожець». Попит на трактори не зовсім задоволено, бо заявок на них надійшло 600 – 700. Ціна на трактори «Фордзон» 1700 карб. франко – Харків, на «Запорожець» – 1450 карб. При виплаті було дано розстрочку для колгоспів на три строки, а для инших організацій та приватних осіб – на два.

З усього числа тракторів 26% пішло до універсальних кооперативних товариств, 25% взяли машинові товариства, 25% колгоспи, 6% окремі господарства, а решту 17% розподілено між иншими організаціями. На 1926 рік надійшло заявок з Харківської округи до Сельбанку на 400 тракторів.

Справу постачання тракторів для Харківської округи розглянув окрвиконком та відзначив брак плановости в розподілі тракторів. Доручено надалі постачати трактори за певним планом, маючи на увазі постачати їх в першу чергу тим районам, де є багато землі та мало робочої худоби, а також районам із буряковими плантаціями.

Окрземуправлінню доручається виробити план постачання тракторів в першу чергу до артілів, комун для незаможних та середняцьких господарств. Щоб ціни на трактори були приступні, окрвиконком вирішив зменшити накладні витрати на трактори. Крім того, кожного року вирішено робити конкурс на найкращого тракторного механіка.

Вісти ВУЦВК (Харків) №20 від 27.01.1926.

Форд отпускает нам 12000 тракторов в кредит

Москва, 27. Амторгом заключен договор с фирмой Форда на поставку 12000 тракторов при условии предоставления Амторгу десятимесячного кредита. Получение кредита от Форда нужно признать крупнейшим достижением советской торговли в Северо-Американских Соедененных Штатах, ибо эта фирма в течение 25 лет существования ни разу не предоставляла закажчикам кредита. Следует отметить, что Форд не требует гарантии какого-либо официального учреждения СССР, будучи удовлетворен заключением договора с Амторгом. В настоящее время часть тракторов доставлена в СССР, остальное количество будет доставлено к концу января.

Время Труда (Іркутськ) №21 від 28.01.1926.

Сільське господарство. Тракторні майстерні.

Сітка тракторно-ремонтних майстерень, що існувала минулого року, зовсім недостатня для обслуговування понад 5000 тракторів, що будуть в експлоатації наступного сезону. Отже, тракторний комітет вирішив організувати при тракторних базах 16 нових майстерень, де можна буде провадити біжучий і середній ремонт тракторів. Центральну майстерню буде організовано в м. Артемівську.

Вісти ВУЦВК (Харків) №53 від 06.03.1926.

В тракторному комітеті

Командировки за кордон. Тракторний комітет визнав за потрібне відрядити до Америки для вивчення тракторної справи групу українських інженерів, фахівців по сільському господарству і кооператорів. Запропоновано також Укрсельбанку і Сельгосподарю виділити своїх представників для участи в цій експедиції.

Закупка запасних частин. Ремонтні пункти України відчувають брак запасних частин для полагодження зіпсованих тракторів. Тракторний Комітет визначив контингент потрібних запасних частин в сумі 120 000 карб. і доручив Укрсельбанкові закупити їх за кордоном в найближчий час.

Трактори переселенцям. Більшість переселенців, що оселилися на нових місцях за останні роки, ще не мають потрібної тягової сили для польових робіт. Матеріальне їхнє становище також не дозволяє нині закупити трактори. Отже Тракторний комітет визнав, що треба організувати прокат тракторів для переселенців в наступному сезоні. Укрсельбанкові запропоновано виділити для цієї мети 170 тракторів.

Прибуття тракторів. За останній тиждень до Одеси прибула нова партія закордонних тракторів. Вивантажені 396 тракторів і 200 плугів вже розподілено по базісних складах і пішли на продаж селянству.

Вісти ВУЦВК (Харків) №61 від 24.03.1926.

Трактор врятує бідноту

(від нашого кореспондента)

Засівна площа Катеринославщини 1926 року має сягнути до розмірів довійськового часу. Площа весняного засіву орієнтировочним планом опреділюється в кількості 307 130 десятин…

Велике значення земоргани надають питанню забезпечення населення добрим зерном високоврожайних культур. Але найбільше турботним і найбільш важливим питанням стає те, що в сівбу ми вступаємо з 45% безкінних та 40% безреманентних господарств.

Бідняцькі групи всю свою землю засівають наймом худоби у заможніх, або віддають землю їм в оренду. Перед земорганами стоїть

питання забезпечити ті господарства реманентом. Для цих господарств в першу чергу й будуть використані кошти с.-г. кредиту, призначеного для селянських господарств. Трактор є найкращим знаряддям користування, а тому й кредити мусять сприяти широкому використанню 128 тракторів, що є по ріжних колективах та артілях округи. Ці, правильно використані трактори, замінять собою 1280 коней. Використання тракторів популяризуватиме колективні господарства, дасть можливість раціонально використовувати кредити й мати гарантію, що весняна засівна площа буде на всі 100% засіяна... ***І. Пушкарський.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №71 від 30.03.1926.

Механізація сільсько-господарського виробництва

На засіданні Тракторного комітету заслухано було доклад спеціяльної комісії, що обслідувала постановку механізації великих сільсько-господарських виробництв. Комісія обслідувала радгосп Доренбург, що має до 7 тис. десятин землі. Механізація виробництва радгоспу вже почалась. Радгосп має 14 тракторів, майстерні і т. инш. Вивчаючи справу на місці, комісія визнала, що механізація сільсько-господарського виробництва раціональна не більше, як на 80%. Виявлено, що трактори можна використовувати для ріжних польових робіт, а також для транспортування вантажів. Лише обробка пропашного клину і раннє весіннє боронування мусять переводитись кіньми.

Виявлено, що при механізації великих сільсько-господарських одиниць значно зменшуються видатки на утримання штату та живого інвентаря. Тоді коли для обробки орної землі радгоспу Доренбург потрібна робітнича сила більш як 110 тисяч робочих днів, то при використанні тракторів лише 40 тисяч робочих днів. В той час як утримання тракторів та обслуговуючого персоналу складає 2 300 карб. на рік, утримання десяти голів робочої худоби, що рівняється одному трактору, потрібує витрат більше 3 тис. карб., не зараховуючи витрат на конюшні. Для того, щоб радгосп Доренбург механізувати на 80% потрібно ще 58 тракторних одиниць. Механізація радгоспу вимагає 480 тис. карб. на 3 роки.

Тракторний комітет визнав потрібним організувати наукові досвіди механізації сільсько-господарського виробництва у великих господарствах. Одночасно Тракторний комітет відзначив потребу і прискорення практичного вирішення питання про досвідні роботи по механізації с.-г виробництва в комунах, земельних громадах та машинних товариствах. Це питання Наркомзем мусить проробити протягом одного місяця.

Вісти ВУЦВК (Харків) №247 від 27.10.1926.

Держплан. Тракторобудівництво в СРСР

Вчора Президія Укрдержплану розглядала питання про тракторобудівництво в СРСР.

З докладу пром.секції виявилось, що за розрахунком ВРНГ СРСР, в біжучому році потреба в тракторах складатиме 25 тис. шт., причому в 1930 р. ця потреба збільшиться на 32 тис. звичайних і 200–600 важких тракторів. Для задоволення цієї потреби гадається зберегти тракторовиробництво на Путиловському заводі, заводі Укртрестсільмаша, ХПЗ і Обуховському заводі.

На інших заводах виробництво тракторів буде припинено. Гадається також збудувати нові тракторні заводи, але Україна постачатиметься імпортними тракторами й заводом УТСМ, причому виробництво цього заводу на перший рік складатиме 500 тракторів зі збільшенням до тисячі. Промсекція вважає за доцільне збудувати два нових тракторних заводи продуктивністю до 10 000 тракторів кожний, з них один – на півдні СРСР, а саме – на Україні, а другий – на Південному Сході.

Президія Держплана визнала, що на існуючих заводах не можна збудувати трактора, що міг би конкурувати з імпортними. Тому Держплан висуває думку про збудування нових заводів і ліквідацію виробництва на існуючих. Президія погодилась з висновками промсекції про збудування двох заводів, з них одного на Україні в районі Дніпропетровськ Запоріжжя.

З огляду на те, що на тракторний цех ХПЗ вже витрачено великі кошти, Президія визнала за потрібне, щоб споживачі й відомства мали достатні кредити для закупки в ХПЗ 150 тракторів типа «ВД».

Вісти ВУЦВК (Харків) №256 від 06.11.1926.

Трактори для весняних робіт

На вчорашньому засіданні Тракторний Комітет розглянув справу про контингент ввозу тракторів і запасних для них частин для наступних весняних робіт, проект інструкції про порядок відпуску тракторів, забезпечення тракторних господарств причіпним с.-г. знаряддям та про доставку на місця тракторних ремонтних майстерень.

Тракторний Комітет визнав, що кошти, відпущені в цьому році Союзом для придбання тракторів і запасних частин та на ремонтні майстерні задовольнять перші потреби України.

Порядок відпуску тракторів, складений плановою комісією Наркомзему, Тракторний Комітет затвердив, доручивши разом з тим Наркомзему, Сільському Господареві та Укрсельбанкові розробити циркуляра про умови і терміни купівлі тракторів на місцях.

Щоб забезпечити тракторні господарства доброякісним причіпним знаряддям (уборочними машинами, плугами, букерами, молотарками,

лущильниками і т.ін.) ухвалено утворити експертну комісію з участю представників ХТІ, щоб ця комісія всі причіпні знаряддя технічно випробувала. Тільки після такого огляду ці знаряддя і машини випускати на ринок.

Що ж до цін на причіпні с.-г. машини, Тракторний Комітет визнав їх високими (плуг – 175 карб., лущильник – 250 карб. букер 8-корпусний – 200 карб., молотарка 2 250 карб.) про що й зауважив ВРНГ…

В Одесі затрималися доставкою декілька пересувних тракторних ремонтних майстерень. Тракторний Комітет запропонував Укрсельбанкові і Авто-промторгові перекинути ці майстерні у місця їх призначення, причому Укрсельбанкові дозволено на цю операцію тимчасово видати потрібні суми за рахунок тракторного фонду в порядку поворотного кредиту по транспортуванню.

Вісти ВУЦВК (Харків) №277 від 01.12.1926.

Тракторизація сільського господарства України 2800 нових тракторів у сільському господарстві

НКЗ подав до УЕН доклада про тракторопостачання України в минулому році. З нього довідуємось, що торік на Україну було ввезено з-закордону 2 646 «Фордзонів» та закуплено в УТСМ 145 «Запорожців».

Контингент тракторопокупців характеризується такими цифрами: машинні товарства одержали 41,1% всіх завезених тракторів, с.-г. т-ва – 9,6%, т-ва по спільній обробці землі – 9,9%, комуни – 14,1%, земгромади – 1,9%, держустанови – 10,6%, окремі господарі – 2,2%, КНС – 0,5% і т.д.

Процент господарств, що одержали трактори по соціальному складу такий: бідняцькі господарства – 21,3%, середняцькі – 72,9%, заможні – 5,8%.

Селянським об'єднанням трактори видавались з виплатою завдатку в розмірі 25% вартости трактора (1700 крб.) і з розстрочкою виплати решти на 2 врожаї (для незміцнілих селянських об'єднань термін розстрочки збільшувався до 3 врожаїв з завдатком в 15%). Радгоспи й ріжні організації вносили одразу, як завдаток 40% ціни трактора, а решта розстрочувалась на 1 врожай; окремі господарі відразу платили 100% ціни трактора.

Щоб обслужити розподілені трактори, тракторопокупці, головним чином, і частково проф і громадські організації командирували на безплатні курси по роботі та догляду за трактором 3225 чоловік. Крім того, 1065 чол. було вивчено на платних курсах Автопромторгу. Таким чином, можна вважати, що рулевими трактори на Україні забезпечені. Для технічної допомоги трактористам за рахунок Укрсельбанку та

Автопромторгу утримувалось в першому півріччі 97 інструкторів і у другому – 69.

За останніми відомостями до кінця року вибуло із строя й потребують капітального ремонту із всієї кількості тракторів тільки 6, у решти – зношені частини замінювались запасними. Все ж значна частина тракторів завозу 1925 р. вимагатиме в наступному році значного ремонту і для забезпечення своєчасного його виконання ще в червні з-закордону одержано 11 комплектів спеціальних майстерень, що їх Укрсельбанк ще не влаштував.

Що гальмувало роботу тракторів – це недостатнє нафтопостачання: зареєстровано 281 випадок перебоїв в роботі трактора через це. Причина недостатнього нафтопостачання полягає в тому, що Нафтосиндикат має невелику кількість склепів і в тому, що ці склепи віддалені від тракторокористувачів.

Стан тракторів на наступну весну такий: 42% тракторів перебувають в гарному стані, 54% в достатньому й 4% в кепському.

НКЗем прохає УЕН вжити заходів до усунення в наступному році всього того, що гальмувало роботу тракторів в минулому році.

Вісти ВУЦВК (Харків) №2 від 04.01.1927.

Машинізація – запорука розвитку сільського господарства

(з докладу заступника Наркомзему тов. Луценка на V-му Всеукраїнському з'їзді комітетів незаможних селян)

Чималу ролю в розвитку сільського господарства відіграє правильне та планове постачання для нього с.-г. машин. В цій галузі зроблено все, щоб задовольнити село. В 25-26 р. постачання с.-г. машин для села дорівнює майже передвоєнній нормі. На місцях слід тільки добре придивлятися до чиїх рук попадає машина. Ціни на с.-г. машини встановлено такі, щоб для бідняка підходили. Може навіть від цього має збитки наша промисловість.

Нині на Україні є вже 6100 тракторів, в той час, коли в 1923 р. їх було лише 175. Все таки це число тракторів для нашої країни мале. Для придбання тракторів незаможники повинні організуватися в машинні товариства, щоб не дати тракторів до рук глитаїв…

Кредитування сільського господарства

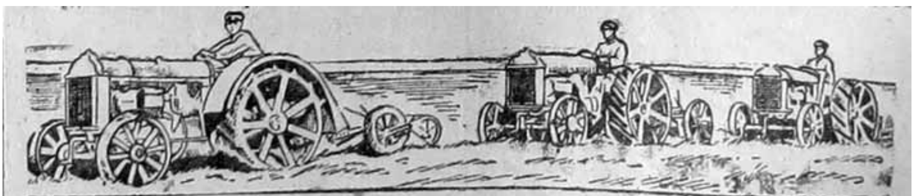
(з докладу тов. Порайка на V-му Всеукраїнському з'їзді комітетів незаможних селян)

…От, напр., справа з тракторами. Ми розподілили на Україні 6000 тракторів. Трактор це, так би мовити, соціялістичний чинник в

сільському господарстві і в першу чергу він повинен був попасти до бідняцтва. Але цифри переконують в противному. З загальної суми, 1200 тракторів, одержали колгоспи, 900 ріжні держустанови, 800 сільсько-господарські товариства, 280 земгромади, 174 комітети взаємодопомоги, 15 організації КНС і більш ніж 2210 машино-тракторні товариства.

Отут то і не все гаразд. Бо з останніх біднота займає 20%, а решта це заможні частини селянства, що і мають змогу купити трактора, взяти у довготерміновий кредит ріжні складні сільськогосподарські машини. Інколи навіть ці заможні шари селянства спеціально об'єднуються у машино-тракторні товариства, щоб «для виду» з'єднатись з незначною частиною бідноти, одержати трактора чи машину, а потім бідноті сказати: «Бувайте здорові!»... Це говорить про те, що бідноті треба організуватись у виробничі об'єднання, треба переходити на колективні господарства, що мають змогу користуватись довготерміновим кредитом і, таким чином, розвивати та поліпшувати своє господарство. І до цього повинні прагнути організації КНС.

Вісти ВУЦВК (Київ), №5 від 07.01.1927.



Оранка тракторами.

І Н С Т Р У К Ц І Я
про порядок прийому й розгляду заяв на придбання селянством тракторів

1. Трактори відпускаються кооперованому населенню, сільськогосподарським об'єднанням, які можуть бути членами сіль.-господарських Товариств по свойому статуту, Держустановам і організаціям КВД та КНС.

2. За постановою УЕН від 24-IX–1926 №75-424 з метою найбільш правильного задоволення потребительства у тракторах і розподілу їх серед селянських об'єднань при Райвиконкомах організуються Районові Тракторові Наради.

3. Районові Тракторові Наради організуються при Райвиконкомах під головуванням Завідувателя Райземвідділом у складі: агронома РЗВ, по

одному представнику від сіль-госп.кредитових т-в, що входять до даного району, РайКНС та РайКВД.

4. Про початок прийому заяв від населення на одержання тракторів та про умови їх відпуску Укрсельбанк повідомляє Сельбанки та Кредитсоюзи, НКЗС – ОкрЗВ і РайЗВ, а Сільський Господар – районові Сільсько-Господарські Союзи.

5. Сільбанки та Кредитсоюзи в свою чергу повідомляють від себе Райнаради про відкривання прийому і розгляду заяв населення на трактори зі встановлення для цього певного строку закінчення роботи, а Райсільгоспсоюзи – сільсько-господарські кредитові товариства.

6. Райнаради по одержанні повідомлень від Сільбанків та Кредитсоюзів сповіщають населення через Сільради про відкривання прийому заяв на трактори зі вказівкою строків його початку й закінчення. Заяви на трактори подаються населенням до Тракторової Райнаради з додатком відомостей, що їх посвідчено сільрадою про вид об'єднання-прохача (кому – на артіль, земгромади, т-во по спільній обробці землі, маш.тракт.т-во і т.і.) кількости господарств, що увіходять до складу об'єднання та характеристики кожного з цих господарств щодо:

1) загальної кількості членів його,
2) кількості їдаків,
3) площі всієї землі,
4) площі орної землі,
5) кількості робочої худоби,
6) кількості іншої великої худоби,
7) кількості реманенту та якого і
8) які маються підсобні підприємства у господарстві.

7. На систему с.-г. кооперації покладається організація усіх с.-г. кооперативних об'єднань, що мають придбати трактори, при чому заяви цих об'єднань, а також і окремих господарів членів с.-господарських кредитових товариств подаються до Райнарад через с.-господарські кредитові товариства.

8. Одержані Райнарадою заяви розглядаються останньою з метою вибору прохачів, керуючись такими головними підставами черговости відпуску:

А. У першу чергу трактори відпускаються с.-госп. колективам та об'єднанням (комунам, артілям, земгромадам, товариствам по спільній обробці землі, об'єднанням з розселенців, переселенців, машино-тракторовим товариствам), що складенні з бідняцьких переважно та середняцьких шарів населення, і що спільно обробляють свою землю або перейшли на суспільний сівозмін.

Примітка I: а) машино-тракторні т-ва одержують трактори лише тоді, коли вони складені на підставі нового статуту. Ті товариства, що існують по старому статуту одержують трактори коли вони, як і нові, мають у своєму складі не менше 15 членів, що мають окремі господарства, та не менше 100 десятин орної землі.

Більша кількість тракторів на одне господарство відпускається з такого ж розрахунку.

б) при розгляді заяв маш.-тракторних т-в Райнараді найбільшу увагу треба звертати на соціяльний склад їх та з'ясувати чи воно не є фіктивне, чи воно не об'єднє більшости родини, чи воно не складено тимчасово, цебто тільки до одержання трактору та інш.

в) При рівних зазначених умовах призначення тракторів маш.тракторним товариствам повинно Райнарадами утворюватись переважно тим з них, що організувались у землевпоряджених селах, а в лісостепу що займаються крім того бурякосіянням.

г) При розгляді заяв Земгромад, тим з них давати перевагу, що перейшли на суспільний сівозмін.

Б. У другу чергу – іншим с.-госп. об'єднання, кооперативним організацям та держустановам з приєднанням до цієї категорії Селянських Т-в Взаємодопомоги.

Примітка II. А) Радгоспи, племгоспи, трести, організації та інші Держустанови, що входять у склад Установ або організацій Союзного чи Всеукраїнського значіння одержують трактори безпосередньо від Укрсельбанку у централізованому порядкові.

б) Відпуск тракторів сільсько-господарським товариствам для власного господарювання, прокат та перепродажу забороняється.

в) Розмір відпуску тракторів Т-вам Взаємодопомоги повинен бути не більше 5% всієї кількости тракторів, що призначені на округу.

г) При всіх випадках вибору покупців з ріжних видів об'єднань першої та другої черги повинно завжди при інших рівних умовах віддавати перевагу тим з них, що при однаковому числі членів мають більшу площу землі, і навпаки при однаковій площі землі мають більше число членів; слід також учитувати оскільки наявність господарчих умов забезпечують рентабельне використовування трактору кожним покупцем.

В. У третю – останню чергу, але тільки після задоволення всіх вище зазначених колективних прохачів та держустанов, розглядаються заяви окремих осіб, що мають власне господарство. При цьому трактори «Фордзон» окремим особам зовсім не відпускаються. Трактори ж «Запорожець» окремим особам відпускаються, але тільки у випадку, коли всі колективні заявщики з категорій, що їх вищезазначено, цілком задо-

волені, але і в цьому разі «Запорожці» повинні відпускатись особам, що є членами с.-госп. кредитових товариств.

9. Після розгляду заяв і з'ясування найбільш останніх підстав відпуску трактору тому або іншому заявщикові Райнаради зі своїми висновками їх надсилають разом з відповідним списком до Сіль-господ. Кредитового товариства. У списку повинні відзначатись головніші фактори, що характеризують прохача з його соціяльно-господарчого боку згідно з переліченими у п. 5. Крім того, повинно в Особливій графі списку відзначити з приводу яких міркувань Райнарада рахує за доцільне або недоцільне задовольнити прохача.

10. С.-Госп. Кредитові Товариства, одержавши від Райнарад заяви за списками та висновками останньої, з'ясовують кредитоздатність прохачів і зі своїми висновками надсилають їх до Сельбанків, або Кредитсоюзів по належности, а копії з них одночасно до ОкрЗВ та Райсільгосподарських Союзів теж для висновку і відправки їх на ту ж адресу, причому висновки останніх повинні складатись спільно (ОкрЗВ та РайСГ Союзами) та через ОкрЗВ надсилатись до Сельбанків.

11. Сельбанки або Кредитсоюзи на підставі матеріялів, що одержані разом з заявами прохачів від кредитових товариств розглядають їх і остаточно встановлюють список заявщиків, що підлягають задоволенню тракторами і повідомляють про те відповідних С.-Г. Кред. Товариств.

12. Відпуск тракторів провадиться по наряду Сельбанків, або Кредитсоюзів з тракторових баз.

13. Всі зазначені в цій інструкції операції по вибору покупців повинні бути виконані всіма інстанціями у загальний строк протягом не більш 1–1,5 місяця зо дня одержання Сельбанками і Кредитсоюзами пропозиції від Укрсельбанку, а Райсільгоспсоюзами від Сіль-Господаря, про початок цієї роботи.

Заст. Наркомзема ***К. Федотов***

Правління Укрсельбанку ***С. Петров.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №6 від 08.01.1927.

Хто одержав трактори

Економічна Нарада заслухала доклад Тракторного комітету при НКЗемі про наслідки тракторопостачання в 1925-26 р. З докладу виявилось, що основну масу тракторів в порядку розподілу одержавло організоване селянство (87,2%), в тому числі переважно машинотракторні т-ва (41,1%), комуни (14,1%) і с.-г. т-ва (9,6%), ріжні установи (10,6%), а 0,2% окремі господарства.

Соціяльний склад господарств, що через організацію машинотракторних т-в одержали трактори, такий: незаможні господарства – 21,3%, середняцькі – 72,9% і заможні – 5,8%, в т.ч. в степовій смузі:

незаможні – 18,4%, середняцькі – 73,1%, заможні – 8,5%, в лісостеповій смузі: незаможні – 29,4%, середняцькі – 72,5% і заможні – 0,1%. Ці цифри нині перевіряє за дорученням Економічної наради, центральне статистичне управління разом з НКЗемом, Сільським Господарем та Укрсельбанком.

Число трактористів, що обслуговують трактори, задовольняюче, але ще потрібна дальша технічна перепідготовка й кваліфікація. Через те Економнарада доручила НКЗемові через окружні інспектури встановити дійсний догляд за належним виконанням програми курсів для трактористів.

Щоб позбутися перерви в роботі тракторів через брак палива, Економічна нарада доручила траторному комітетові разом з відповідними установами та організаціями розробити питання про вчасне забезпечення тракторів нафтовим паливом через Нафтосиндикат та кооперацію.

Вісти ВУЦВК (Харків) №26 від 02.02.1927.

Реконструкція сільського господарства в степу

Землевпорядковано 4,5 міл. гектарів землі.— 3 тис. земгромад степу запровадили громадський сівозмін.—2,4 тис. гектарів паропропашного клину. — В степу працює 5875 тракторів

Колегія Наркомзему розглянула доклад про наслідки боротьби з посухою в степовій смузі України протягом останніх 4-х років…

До роботи в галузі реконструкції степового господарства слід віднести також організацію постачання тяглової сили та с.-г. знаряддя, розповсюдження тракторів, постачання чистосортного насіння і т.д. Внаслідок цих робіт процент господарств без робочої худоби швидче зменшується в степу, ніж по всій Україні. За відомостями ЦСУ, в 1927 році по всій Україні маємо таких господарств 41,7% (проти 46,5% в 1924 році), а в степу тільки 38,8 (проти 47,1% в 1924 році). Недостаток тяглової сили покривало в великій мірі постачання степового господарства тракторами. Під кінець 1927-го року в степу працювало 5875 тракторів з загальної кількості 8036 тракторів, що є на Україні (73,2%). Поступово збільшується також питома вага степового господарства, як споживача інших с.-г. машин… Всього на боротьбу з посухою витрачено 9.100 тис. карб.

Вісти ВУЦВК (Харків) №284 від 11.12.1927.

Україні потрібен тракторний завод

На п'ятиріччя попит українського с.господарства на трактори визначається в 46,7 тис. штук, себ-то щороку середнім числом 9-10 тис. тракторів. Цю потребу нинішні заводи не можуть задовольнити. Тому треба вже зараз підготовиться до збудування нового тракторного заводу на Україні.

Ця справа обговорювалася на нараді представників ВРНГ та Наркомзему. Нарада ухвалила внести до плану нового будівництва тракторний завод.

Загальна виробнича програма нового заводу намічається в 10 тис. тракторів.

На цьому ж засіданні обговорювалось і питання про вибір найкращого типу трактора, відповідно до умов с.господарства України. За вказівкою НКЗему зараз проводяться на Якимівській досвідній станції роботи над випробуванням 8 тракторів ріжних систем, такі ж досліди ведуться в Персіянівці біля Новочеркаського. Однак дослідна робота дуже затягується і українські заводи не можуть правильно побудувати своїх виробничих планів. Представник НКЗему на цій же нараді заявив, що на думку комісаріяту, найкращим і найпридатнішим типом для українських грунтів зараз слід вважати трактор «Інтернаціонал» з двигуном 10-20 кінських сил.

Вісти ВУЦВК (Харків) №259 від 12.11.1927.

Наслідки конкурсного випробування тракторів

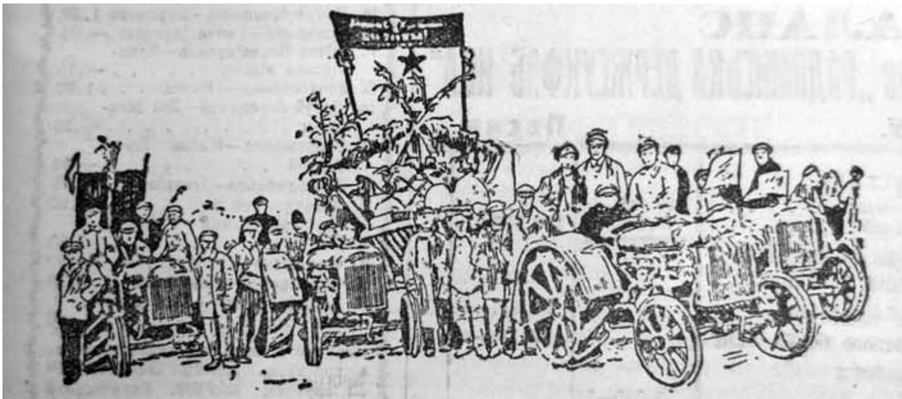
Всеросійський комітет конкурсного випробуваня тракторів проводить на полях ферми Донського с.г. Інституту та в Ростово-Нахічеванській досвідній станції конкурсне випробування тракторів та причепного інвентаря союзного та закордонного виробництва. Випробування розпочато в кінці серпня цього року і тепер вже майже закінчено. Проводиться ще транспортне випробування трактора.

До цього часу закінчено лабораторне випробування тракторів, польове динамометрування, роботу в господарських умовах та випробування причепного інвентаря. В конкурсі беруть участь 32 трактори ріжних систем та сил, починаючи з 12-сильного 3-х колісного трактора «Карлик» і кінчаючи 50-ти сильним гусеничним трактором «Комунар». Взагалі на конкурсі представлено 13 американських тракторів, 7 німецьких, 5 радянських, 2 французьких, 2 шведських, 2 італійських і 1 англійський.

Найбільше виділилися на конкурсі машини здебільшого американських та шведських фірм. Зокрема виділився американський трактор «Інтернаціонал» 10-20 і 15-30 силовий, шведський трактор «Аванс» (35 сил), американський трактор «Джон Дір» (15-27 сил), гусеничний

американський трактор «Клетрак К-20». З радянських тракторів виділився «Більшовик» та «Комунар». Слід відмітити також, що Путиловський «Фордзон» за даними випробування не уступає американському «Фордзонові».

Вісти ВУЦВК (Харків) №265 від 19.11.1927.



Трактори Костянтинівського р-на, на Артемівщині, підчас районної с.-г. виставки. Виставка тракторів показує, наскільки пішла машинізація с. господарства.

Трактор на Одещині

Загальний розвиток та агрикультурне підвищення селянського господарства в сучасний мент неможливі без уживання складних сільсько-господарських машин та культурного реманенту.

Рухачем же складної с.-г. машини в наших умовах, при недостачі робочої худоби, може бути тільки **трактор.**

Безкінних в Одеській окрузі 45%, на Херсонщині—43%. Розмір кредитів на машинопостачання, в тому числі й на трактори, складає в 1925—26 році—2.297.974 крб. або 29,3% позик сельбанку. На робочу худобу відпущено 12,7% усіх позик.

За час існавання Сельбанку населенню віпущено **1.022 трактори,** з того с.г. кредитовим товариствам—271, машиново-тракторним товариствам—271, колгоспам—286, іншим кооперативним об'єднанням—48, держустановам—63, КВД та КНС—45, земгромадам—30, радгоспам, племхозам, агробазам—179, школам—7, приватним особам—2.

За минулий 1925—26 рік тракторів Одеський Сельбанк реалізував 582, з того дано Одещині—133, Миколаївщині—90, Первомайщині—77.

Трактори в більшості обслуговують біднякцько-середняцькі кола села. В окремих випадках трактори за недоглядом попадали до рук заможних та ставали засобом експлуатації. Щоб уникнути цього надалі, встановлено новий порядок розподілу тракторів.

Колгоспи, с.г. кооперація та спеціяльні тракторні об'єднання тракторами задоволені. Для підготовки спеціяльних трактористів що року організуються курси по округах та ремонтні майстерні на місцях.

П. Степовий.

Вісти ВУЦВК (Харків) №70 від 29.03. 1927

Економічне життя

Нові форми державної допомоги усуспільненню та механізації с.-г. виробництва

ТРАКТОРНІ ЗАГОНИ РАДГОСПІВ ДЛЯ ОБРОБКИ СЕЛЯНСЬКОЇ ЗЕМЛІ.

Наркомзем розглянув доклад Укррадгоспоб'єднання про проведений досвід та перспективи роботи радгоспів у галузі механізації та виробничого усуспільнення сільського господарства.

На думку докладача, найбільшим гальмом, що стоїть на перешкоді виробничому усуспільненню нашого сільського господарства є надто відстале вже вживання кінської та волової тяглової сили. На теперішньому ступені розвитку техніки в с.-г. виробництві трактор має витиснути з нього живу тяглову силу і бути фактором усуспільнення індивідуальних господарств.

Щоб трактор міг успішно виповнити зазначену місію треба створити відповідну обстановку для його роботи. По-перше, трактор може бути рентабельним тільки в роботі на великому земельному масиві, він повинен виконувати всі без винятку роботи, що потрібують тяглової сили, ні на один день він не може вийти зі вжитку, не будучи замінений іншим і т.д. Для утворення цих необхідних умов треба організувати велике відповідно устатковане і повнотою механізоване с.-г. виробництво.

Завдання це не менш складне, ніж організація фабрики чи заводу, а тому воно не під силу ні машино-тракторному т-ву, ні земгромаді, ні іншому с.-г. колективу. Його можна доручити окремій, міцній, централізованій організації, що має трактори та всі необхідні для його повного використання машини, забезпечена достатнім кадром висококваліфікованих технічних та організаторських сил, густою сіткою ремонтних майстерень і т.д. Така організація повинна стати за посередника між селянством та машиною і виконувати своїми тракторами організованим селянам усі роботи, що потрібують тяглової сили…

Такою організацією можуть і повинні бути радгоспи, що мають вже певний досвід у цій галузі та всі організаційні й технічні дані для цього. На сьогоднішній день маємо на Україні біля 800 радгоспів. Якщо на кожний радгосп буде покладено завдання організувати по 20-30 виробничих загонів з 200 тракторами, то незабаром все рільництво України можна охопити цією роботою.

Економічний ефект від цього величезний. За попереднім підрахунком врожай озимих культур збільшитьтся на 20–25% та ярих культур на 15%. Одна заміна лобогрійок снопов'язалками дасть біля 10% економії

врожаю, а загальний зріст зернової продукції дасть не менше 160 міл. пуд. Величезне значення повна механізація с.-г. виробництва має також для розвитку скотарства та інших інтенсивних галузей сільського господарства…

Колегія НКЗему погодилася з думкою тов. Шліхтера й ухвалила при плановому розподілі тракторів у цьому році виділити 100 тракторів до розпорядження УРПО спеціально для оброки селянської землі та видати необхідні кредити для організації цієї справи.

Вісти ВУЦВК (Харків) №268 від 04.12.1927.

Тракторопостачання на 1927–28 рік

Тракторний комітет при Наркомземі розглянув доклад про розміри постачання тракторами сільського господарства України в 1927–28 році.

За кордоном уже замовлено 530 тракторів марки «Інтернаціонал» і 279 тракторів типу «Фордзон» на Путилівських заводах. Вся партія тракторів «Інтернаціонал» має прибути до Одеси в лютому місяці 1928 року. Щодо тракторів Путилівських заводів, то протягом другого кварталу вони обіцяють доставити 95 тракторів, а решту протягом третього і четвертого кварталу.

Намічаючи розподіл тракторів по окремих господарствах, тракторний комітет ухвалив видати 100 тракторів Укррадгоспоб'єднанню для організації спеціальних тракторних загонів для обробітку селянської землі і 100 тракторів для обслуговування роботи радгоспів. Решту тракторів, за вирахуванням деякої кількости для досвідних станцій та установ Наркомосвіти, має бути розподілено в найпосушливіших районах України.

Вісти ВУЦВК (Харків) №285 від 13.12.1927.

Проектування тракторного заводу на Україні

ВРНГ УСРР розроблює питання про будівництво тракторного заводу на Україні та вивчає тип трактора нової конструкції, найпридатнішого для роботи в умовах сільського господарства на Україні. В зв'язку з тим вияснюється питання, якої конструкції трактор виявив найкращі прикмети в минулій роботі, і яка потреба в тракторах на Україні на рік та на найближче п'ятиріччя і т.д.

Запитаний в цій справі Наркомзем відповів, що на Україну до цього часу завозилося лише два типи тракторів – «Фордзон» – 10-20 НР (кінських сил) та «Інтернаціонал» 10-20 НР. З цих двох тракторів нині найкращий для України є «Інтернаціонал», хоча він і надто дорогий. Потреба в тракторах на Україні протягом найближчих 5 років (по 1931–32 р.) вираховується, якщо виходити з можливостей ринку, в 50 000 штук.

Вісти ВУЦВК (Харків) №299 від 30.12.1927.

1928–1929 роки

Трактори приватних власників — на обробіток бідняцької землі

Цими днями уряд дав директиву позбавити приватних тракторо-власників права одержувати на пільгових умовах нафтовироби для тракторів. Розпорядження це не стосується тих тракторо-власників, що дадуть зобов'язання обслуговувати тракторами бідняцькі господарства.

Наркомзем дав земельним органам директиву використати це розпорядження щоб **максимально притягти приватних тракторо-власників до обслуговування околишніх бідняцьких господарств. Усю роботу в цій галузі треба проводит через с.-г. кооперацію.**

Насамперед треба широко оповістити про це населення, та встановити норми оплати окремих робіт тракторів приватних власників у бідняцькому господарстві. Поруч цього слід організувати об'єднання з бідняцьких господарств для усуспільненого обслуговування їх приватними тракторо-власниками околишнього бідняцького населення, залежно від розміру трудового землекористування тракторо-власника. Норма ця не може бути менша ніж 0,5 повної нормальної нагрузки трактора для даного району.

Трактори приватних власників у бідняцьких господарствах слід використовувати здебільшого на важких роботах, особливо для оранки та молотьби.

Вісти ВУЦВК (Харків) №87 від 11.04.1928.

Упорядкування постачання палива для тракторів

Поруч заходів до тракторизації сільського господарства, треба б подбати й за створення найбільш сприятливих умов для застосування та доцільного використання тракторів.

Одна з основних умов – це **своєчасне й повне постачання колгоспам та машино-тракторним товариствам палива для тракторів**. На жаль, досі в нас у цій справі зроблено надзвичайно мало. Це несприятливо позначається на роботі колгоспів та спеціальних кооперативів, що мають трактори, і почасти затримує поширення тракторів в сільському господарстві.

За кордоном де машинізація сільського господарства дійшла високого рівня, в усіх сільських місцевостях, є спеціальні бази, що постачають селянам паливо для їхніх тракторів та автомобілів. Час би вже й у нас подумати про створення широкої сітки таких баз. Заходитися ж коло цього повинна кооперація.

Спроби постачання тракторовласникам паливо в нас уже були, та, на жаль, не дали вони потрібного ефекту. Торік постачати тракторовласникам паливо почала була система споживчої кооперації, що робила це на основі генеральної угоди з Нафтосиндикатом та непосередньо сам Нафтосиндикат. Однак, може тому, що обидва ці постачальники працювали одночасно, а може через віщось інше, але власники тракторів не всюди і не завжди могли дістати паливо.

Питання про створення баз для продажу палива і про впорядкування в такий спосіб постачання його тракторо-власникам – це питання согоднішнього дня. І що швидше кооперація заходиться розв'язувати цю проблему, то більше шансів буде за посилення темпу машинізації сільського господарства і за правильне та повне використання тракторів на селі.

Вісти ВУЦВК (Харків) №88 від 12.04.1928.

Залізних коней бракує

(од нашого Артемівського кореспондента)

Біжучого року в Артемівській окрузі передбачено організувати: колгоспів (артілей та т-в СОЗ) – 92, машино-тракторних товариств – 110 та інших спеціяльних об'єднань – 40, а разом – 242 об'єднання. Передбачається, що організація такого числа колективно-кооперативних об'єднань охопить 3188 окремих бідняцько-середняцьких господарств, або 3,9% загальної кількости їх в окрузі.

Тепер колгоспів та машино-тракторних т-в у окрузі нараховується 81. Треба зазначити, що повнотою здійснити план розвитку колективізації можна тільки за умови, коли видано буде потрібні кредити. Разом із тим за планом треба звернути особливу увагу на тракторопостачання новим об'єднанням. У окрузі є вільні трактори (в зв'язку з перереєстрацією машино-тракторних т-в), але ні в якому разі не можна задовольнити вимог колективних господарств, що вже існують. А для нових об'єднань жодного трактора не залишається.

Шоб задовольнити тракторами нові колгоспи та маш.-тракт. товариства потрібно ще 195 тракторів. Президія Артемівського ОВК порушила перед урядом питання про видачу 230 тис. карб. кредиту, а разом із тим подала заявку урядові на 195 тракторів. ***П.Г.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №94 від 21.04.1928.

Перереєстрація машино-тракторних т-в Харківщини. глитайські й «лже-кооперативні» об'єднання ліквідовано

Зроблено перерегістрацію машино-тракторних т-ств на Харківщині. Із загальної кількості 356 товариств, що існували до регістрації, перерегістровано 282 товариства. Внаслідок перерегістрації на Харківщині зліквідовано 154 товариства, що не перейшли на новий статут.

Тепер у окрузі – 249 товариств, а разом із артілями, комунами та товариствами спільного обробітку землі – 506 колгоспівських об'єднань.

З даних перерегістраційних комісій виявлено, що ліквідовані товариства на 70% були глитайського та родинного складу. Ці товариства не відповідали нормальному статутові і використовували трактори з метою комерційної вигоди. Решта товариств, а саме 30%, хоч і були за своїм складом середняцькі та міцно-середняцькі, але так само, як і перша група, використовували трактори з комерційною метою і од переходу на новий статут відмовились.

Ліквідовані товариства здебільшого були дрібні розміром господарства та земельної площі. Від ліквідованих товариств 51 трактор передано новоорганізованим машино-тракторним товариствам.

Вісти ВУЦВК (Харків) №111 від 13.05.1928.

ПОСТАЧАННЯ СЕЛУ МАШИН С.-Г. КООПЕРАЦІЄЮ

Система с.-г. кооперації до 1 травня реалізувала на селі машин на 14 міл. крб. – трактори передано виключно с.-г. об'єднанням. – поширений попит колгоспів на с.-г. машини.

Сільський Господар опрацював матеріали про постачання селу машин системою с.-г. кооперації. Починаючи з ІІ-го кварталу, продаж цих машин на селі зменшився. Це пояснюється скороченням попиту селян на с.-г. машини в зв'язку з невиявленими передбаченнями на врожай. Проте, система с.-г. кооперації від початку року й до 1 травня реалізувала непосередньо споживачеві с.-г. машин на суму біля 14 міл. крб. В основному с.-г. товариства реалізували покищо машини землеобробні. Попиту ж на жниварські машини майже не було…

Вперше система с.г. кооперації провела під час весняної засівної кампанії планову реалізацію тракторів. Всі одержані з Америки 559 тракторів було своєчасно передано периферії. Периферії також передано 63 трактора «Путиловець» замість 95 тракторів, бо Путилівський завод запізнився з здачею цих тракторів кооперації.

У Сільського Господаря є відомості, що всі трактори працювали вже у весняній засівній кампанії. Всі трактори передано с.-г. об'єднанням. Зокрема 66 тракторів одержали комуни та артілі, 168 тракторів – т-ва спільного обробітку землі, 85 – земгромади та 135 машино-тракторні

товариства, що їх було переведено на новий статут. Решту ж тракторів було розподілено серед бурякових та інших спеціальних товариств…

Вісти ВУЦВК (Харків) №114 від 17.05.1928.

Зіпсували вкрай

(Петровка 2, на Артемівщині)

Недавно організувалася сільсько-господарська артіль «Червона Нива». А цієї весни райземвідділ передав артілі трактора. Трактор не кінь і батогом його не поженеш: треба тракториста, що вміє поводитися з машиною. Такого серед членів артілі не знайшлося. Почали артільці просити тракториста у відповідних організацій. Там обіцяли, просили почекати. Прийшов час їхати на поле, а тракториста немає. Артільці взялися сами орати. 7 днів орали як уміли, а на 8-й – трактор став. Та як йому не стати, коли блок, циліндер, картер, поршень і інші найважливіші частини – попсовано. Аж тоді приїхав інструктор, що подивився на трактора та й сказав, що ремонт обійдеться не менше як 770 крб.

Безперечно, члени артілі винні, що сами, не вміючи, бралися орати трактором. Але, на нашу думку, ще більше винні райземвідділ та сільсько-господарська кооперація, що допустили до цього. Якщо не можна було в свій час дати тракториста, то слід було не допустити, щоб артільці сами бралися ним орати. Отже за трактора повинні відповідати й ті, й другі. ***Н. Решетніков.***

Вісти ВУЦВК (Харків) №118 від 28.05.1928.

Врегулювання відпуску нафтопродуктів у кредит

Як відомо, в постачанні нафтопалива тракторовласникам було досі чимало перешкод. За одну з головних слід визнати неврегульованість відпуску нафтопалива в кредит.

Часто й густо склади Нафтосиндикату вимагали від тракторовласників банківських гарантій за кредит. Така метода кредитування мала той негативний наслідок, що деякі тракторовласники, не маючи змогли сплатити вартість нафтопалива готівкою, або не одержавши банківських гарантій, не мали можливість купувати нафтопаливо.

Нині цю ненормальність вже усунено. Правління Нафтосиндикату дало директиву всім своїм районним управлінням відпускати нафтопродукти без ніяких перешкод. При цім пролонгація заборгованости тракторовласників за нафтопродукти, куплені давніше, не може бути підставою для припинення їх кредитування надалі.

Наркомзем дав директиву всім окрземвідділам простежити за тим, щоб цю директиву Нафтосиндикату на місцях виконувано неухильно.

Вісти ВУЦВК (Харків) №124 від 29.05.1928.

Умови тракторопостачання в 1928–29 році

Тракторні колони. – Кредит на придбання тракторів. – Організація курсів і майстерень.

Наркомзем накреслив і подав до Укреокономнаради на затвердження орієнтовний план тракторопостачання України на 1928–29 р. Потреба України в тракторах в майбутньому році визначується в розмірі 11 483 штуки. Але оскільки вже виявилося, що в наступному році по всьому Союзу буде можливість розповсюдити лише 15 тис. тракторів, Наркомзем вважає, що з цієї кількості Україна повинна одержати не менше 6 тис. тракторів. Цими тракторами Наркомзем гадає механізувати радгоспи ріжних організацій (ті, що вже організовано, а також ті, що їх буде ще утворено), поширити обслуговування селянських господарств тракторними колонами на усуспільнених підставах, поширити механізацію старих колгоспів та забезпечити план колективізації у 1928–29 році 400 тис. гектарів. Всі трактори має бути завезено на Україну не пізніше 1-го березня 1929 року.

Рентабельне використання тракторів вимагає вживання відповідних с.-г. машин. Але розповсюдження їх на Україні гальмується тим, що більшости таких с.г. машин не виробляють на радянських заводах, а імпорт дуже дорогий. Тому Наркомзем вважає, що треба запропонувати ВРНГ України налагодити виробництво таких машин на українських заводах.

Щодо умов продажу тракторів, то с.-г. об'єднанням виключно з бідняцьких господарств, їм продаватиметься в кредит до 5 років без завдатку, с.-г. об'єднанням бідняцько-середняцького складу та радгоспам в кредит до 4 років з завдатком в 20% з ціни трактора.

Щоб забезпечити відповідне обслуговування тракторної справи, передбачається організувати в 1928–29 р. низку курсів. Такі курси буде утворено в першу чергу для підготовки стерничих нових тракторів та для підвищення кваліфікації тих стерничих, що вже працюють по господарствах (не менше як на 1 тис. чоловік). Крім того, буде організовано курси для підвищення кваліфікації робітників тракторних баз та для інструкторів, а також спеціяльні курси для підготовки агрономів до обслуговування тракторизованих господарств.

Поруч цього виявилась також потреба налагодити систематичну підготовку нових кадрів спеціялістів тракторної справи – інженерів, агрономів та техніків. Для цього Наркомосвіти повинен розробити відповідні навчальні програми для технічних та сільськогосподарських ВУЗів і профшкіл і забезпечити їх відповідними лабораторіями та навчальним приладдям.

Для ремонту тракторів накреслено організувати в 1928–1929 р. 5 нових майстерень окружного значіння і 33 майстерні районного

значіння. Крім того, буде доустатковано старі майстерні. На кредитування ремонту реманенту бідняцького та середняцького населення передбачається відпустити 2 270 тис. крб.

Вісти ВУЦВК (Харків) №147 від 26.06.1928.

Колективні машинотракторні станції

До кінця 29-30 р. на Україні буде 37 станцій. Понад 2.700 тракторів оброблять 659 тис. га проти 217 тис. на 1 жовтня ц. р.

Викуп тракторів у індивідуальних господарств

За відомостями Наркомзему, значна частина тракторів перебуває нині в індивідуальних господарствах та не статутних с.-г. об'єднаннях. Через те, що по цих господарствах розміри земельної площі дуже обмежені, вони не мають змоги раціонально використати ці трактори. Крім того, іноді заможні господарства тракторами експлоатують біднoту.

Тимчасом чимало колективів і земельних громад не мають змоги поширити свою площу засіву за браком тяглової сили. Отже, щоб максимально використати наявну кількість тракторів та задовольнити потребу на них колгоспів і земгромад, Сільський Господар доручив системі с.-г. кооперації провести кампанію добровільного вивласнення всіх тракторів, що перебувають по індивідуальних господарствах та нестатутних об'єднаннях.

Покупцям таких тракторів відкривається довготерміновий кредит на три роки в розмірі вартости трактора та витрати па його ремонт.

Вісті ВУЦВК. №30. 6 лютого 1929 р.

Виробництво запасних частин до тракторів

В Наркомземі відбулася нарада про виробництво запасних частин до тракторів на українських заводах.

На нараді виявилося, що Укртрестсільмаш почав організацію виробництва запасних частин до тракторів «Фордзон» та «Інтернаціонал» на двох заводах – «Червоний прогрес» у Великому Токмаку та «Жовтнева революція» в Одесі. Устаткування цих заводів дає змогу вже тепер налагодити виготовлення майже всіх запасних частин до тракторів «Фордзон» і «Інтернаціонал».

Нарада доручила ВРНГ і Сільському Господареві виявити на місцях всі заводи і майстерні, що їх можна притягти до виготовлення запасних частин до тракторів.

Використання тракторів у колгоспах

Забезпеченість колгоспів тягловою силою, особливо механічною, далеко недостатня. Тому перед колгоспами ставиться завдання найбільш доцільно й повно використати їхні трактори у весяну засівну кампанію, навантаживши їх під час сівби тільки оранкою та засівом. На інших роботах тракторів використовувати не можна. Трактори, що їх використовується, як стаціонарні двигуни на підприємствах, колгоспи повинні зняти для проведення польових робіт у колгоспах, і в селянських господарствах. Колгоспи й машино-тракторні т-ва, що мають

трактори з неповним навантаженням повинні використовувати їх у тих колгоспах, що не мають тракторів, а також обробляти ними землю в земгромадах та бідняцько-середняцьких виселках.

Укрколгосп пропонує Окрколгоспсекціям, щоб трактори колгоспів працювали під час польових робіт, коли цього потрібують обставини, цілу добу. Слід також вжити заходів до укрупнення машино-тракторних т-в. В місцях гніздового розміщення колгоспів секції повинні розпочати кущування колгоспів та створення при цих кущах тракторних відділів. Ці відділи повинні обслуговувати колгоспи та цілі земгромади, що переходять на громадський обробіток землі, а також в останню чергу – окремі бідняцькі та бідняцько-середняцькі групи земгромад. При обслуговуванні бідноти тракторними групами треба домагатися, щоб біднота зводила не менше як 10 гект. землі до купи для обробки трактором.

Вісти ВУЦВК (Харків) №40 від 17.02.1929.

Тракторна колона за кошти пролетарського студентства

ІІІ-й з'їзд пролетарського студентства України ухвалив взяти найактивнішу участь у побудові тракторної колони разом з комсомолом України. Харківське студентство гадає в цьому році дати в цю колону 3 трактори.

Окрбюро Пролетстуду звернулось до всіх профкомів та виконбюро ВУЗів з листом, де закликає мобілізувати думку пролетарського студентства Харківщини навколо питань індустріалізації країни та реконструкції сільського господарства.

Кошти на придбання тракторів збиратиметься виключно добровільно. Крім цього, влаштовуватиметься платні концерти, вечірки, кіно, лотереї.

Вісти ВУЦВК (Харків) №74 від 31.03.1929.

Механізація сільського господарства

Велике значіння тракторизації добре змалював досвід тракторних колон Шевченківського радгоспу. Проте спершу ролю трактора як фактора усуспільнення сільського господарства не було належно ураховано, через що трактори розподілялись майже «поза класово», що призвело до того, що глитай, одержавши трактора, використовував його як засіб визискування середняцьких та бідняцьких шарів села; наприклад, по Харківщині, зі всіх 415 наявних тракторів на 1929 рік 57 тракторів – 14% (кругло) знаходяться у приватних тракторовласників.

Обслідування СОЗів, що його перевела катедра усуспільнення Українського Науково-Дослідного Інституту Економіки і організації сільського господарства за дорученням ЦК КП(б)У, виявила величезне

значіння трактора в справі усуспільнення сільського господарства, особливо в степу, а також реконструкції його під впливом механізації.

Зараз на Україні ми маємо приблизно 9350 тракторів, на кінець пятиріччя (1932–1933 р.) це число збільшиться до 30400 тракторів.

За обмеженістю розміру постачання тракторів передбачається задовольнити потребу в тракторах: радгоспи – 100% (5700 шт.); колгоспи степу – на 100% (17000 шт.); прокатні пункти бурякових товариств при обов'язковій умові усуспільнення використання тракторів на зведених до одного місця в межах кінного клину сівозміни, – землях, – на 100% (4300 шт.); колгоспи лісостепу – на 35% (3900 шт.); і для організації тракторних колон – 2200 тракторів. Як бачимо, в плані повне відмовлення від постачання тракторів поодиноким господарям, а також сільсько-господарським об'єднанням.

План тракторопостачання не задовольняє потреб, через це надзвичайно загострюється справа про потребу як найбільш раціональної організації використання тракторів, а разом з тим і причіпок до них. Використання тракторів, як і взагалі, використання машин, не стоїть у нас на належній височині: воно має такі головні хиби: 1) не повне використання тракторів та сільсько-господарських машин; 2) незадовільна організація ремонту їх, зокрема, незабезпеченість потрібними запасовими частинами; 3) відсутність потрібної кількости та якости кваліфікованих робітників для обслуговування складних машин, зокрема для проведення ремонту їх...

Вся справа обслуговування тракторів, що знаходяться в селянському господарстві, є під відомом «Сільського Господаря», але він, через свої низові філіяли не може обслужити їх як слід. Низька кваліфікація трактористів, попередній неправильний розподіл тракторів між соціяльними групами, відсутність в розпорядженні «Сільського Господаря» агрономів-машинознавців, все це особливо остання, в значній мірі сприяє заглибленню вищезазначених хиб.

Отже ми вважаємо за конче потрібну і невідкладну справу в зв'язку з місцем, що його посідає механізація сільського господарства, всі ці хиби найближчим часом виправити... *Л. Капустинський*.

Вісти ВУЦВК (Харків) №85 від 12.04.1929.

Машино-тяглові т-ва втягнути до системи колективізації

Для доцільного використання живого та мертвого реманенту в наступну засівну кампанію, нині на Україні створено цілу сітку машино-тяглових товариств. Укрколгосп пропонує всім окрколгоспсекціям втягти машино-тяглові т-ва до системи колективізації, щоб і далі

поглиблювати в т-вах процеси усуспільнення й переходу їх до колективних форм господарювання. Окрколгоспсекції, включаючи т-ва до свого складу, повинні організаційно обслуговувати т-ва й поширити усуспільнення в них праці та засобів і процесів виробництва.

Окрколгоспрсекції повинні подбати за землевпорядження машинотяглових т-в під час землевпорядження земгромад та забезпечити реорганізацію нових товариств із бідняцько-середняцьким складом. Далі Укрколгосп пропонує секціям припинити організацію машино-тракторних товариств і всіляко посилити утворення машино-тяглових товариств і т-тв спільного обробітку землі. Машино-тракторні т-ва, що не перейдуть на статут т-в, СОЗ, мусять бути переведені на статут машино-тяглових т-в з одночасним викупом у цих т-в тракторів.

Організували тракторну станцію

На Куп'янщині вже остаточно оформлено організацію тракторної станції, що матиме місце осідку в с. В.-Бурлук при комуні ім. Петровського. Основний капітал станції складається із 70 тис. карб., що їх внесли пайовики: Окрсільсоюз, колгоспсекція, В.-Бурлуцьке с.г. т-во та комуни ім. Петровського й «Вільна праця».

На початку станція матиме 30-37 тракторів, але зараз до них бракує знаряддя; хоч його вже Сільсоюз давно замовив, але хтозна чи пощастить станції одержати це знаряддя до початку сівби. Головним чином почувається нестача букерів і їх напевно доведеться брати на прокат у колгоспах та радгоспах.

Основний масив, що його оброблятиме станція, це мало не 1000 гект. землі комуни ім. Петровського, понад 500 гект. землі комуни «Вільна праця» та мало не 500 гект. знов організованих артілей. Крім того, станція обслуговуватиме околишні земгромади, що будуть до цього підготовлені, та радгоспи.

Станцію цілком забезпечено паливом для тракторів; до деякої міри шкодить справі лише те, що райспоживсоюз затримує передачу баків для зберігання нафтових продуктів.

До осени ц.р. станція матиме 50 тракторів з усіма машинами та знаряддями до них.

Г. Васильченко.

Вісти ВУЦВК (Харків) №91 від 20.04.1929.

Використати досвід Шевченківської МТС

Економічна Нарада УСРР визнала, що спроба організації першої в Україні машино-тракторної станції в радгоспі імени Шевченка (Одещина) цілком себе виправдала. Ця станція має великі досягнення й відіграє значну господарчу ролю в галузі піднесення господарств околишнього селянства. Трактори імени Шевченка сприяють усуспіль-

ненню виробничих процесів у багатьох селянських господарствах, допомагають бідняцькому й малосилому середняцькому селянству цілком опанувати свою земельну площу, звільнюючи їх, таким чином, від потреби здавати землю в оренду на кабальних умовах і т.і.

Тимто Економнарада вважала за потрібне поширити практику організації при радгоспах машинотракторних станцій, як один із засобів виробничого перебудування індустріалізації селянських господарств у великі колективні господарства.

Одночасно з розвитком при радгоспах машинотракторних станцій, треба також організувати кооперативні станції на кошти селянства. Економічна нарада визнала за доцільне, щоб машинотракторні станції охоплювали цілі земельні громади, причому треба зобов'язати ці станції найсуворіше додержувати класової лінії щодо обробітку глитайских земель, а саме: збільшити для них плату за обробіток, зменшити кредити і т. інш.

Наприкінці Економнарада вважає за потрібне ширше заглиблювати в сільське господарство трактори радянського виробництва, особливо трактори «Комунар» на машино-тракторних станціях і в радгоспах коштом поступового зменшення імпороту з закордону тракторів.

Вісти ВУЦВК (Харків), №94 від 24.04. 1929.

Обслуговування машинотракторних станцій та колон

Правління Сільського Господаря запропонувало с.-г. союзам особливу увагу звернути на організацію керівництва та обслуговування машинно-тракторних станцій, колон та відділів. Це дасть змогу посилити колективізацію цілих земгромад і цілих сел з охопленням великих масивів землі. Проводячи тракторизацію, союзи повинні **максимальною мірою мобілізувати кошти селянства і одночасно раціонально налагодити використання тяглової сили в селян.** Союзи повинні в біжучому році особливу увагу звернути на зміцнення роботи двох тракторних кооперативних станцій у Одеській окрузі, довівши число тракторів на станціях до 100. Одночасно союзи повинні розгорнути створення кооперативних колон з кількістю тракторів не менше від 20, маючи на увазі перетворити ці колони на станцію в майбутньому.

Кооперативні тракторні колони будуватиметься як пайові товариства і до їхнього складу входитимуть: Окрсільгоскредитсоюзи, кредитні та спеціяльні т-ва і колгоспи району діяльности колони. Організаційне керівництво та обслуговування колон здійснюватиме Окрсільгоспкредитсоюз. Колективні колони та відділи організуватимуть і керуватимуть ними окрколгоспсекції. Організацію кооперативних та колективних колон проводитиметься в дозволу Сільського Господаря та Укрколгоспу.

Росподіл тракторів

На Україну прибуло 1103 трактори. Росподілено їх так: УРГО одержало 459, держзаповідник Чаплі—20, АМСРР—50, Херсонщина—159, Миколаївщина—153, Одещина—130, Уманщина—15, Шевченківщина — 30. Окремим великим колгоспам на заміну спрацьованих тракторів видається 66 нових і ріжним держустановам та організаціям видано 11 тракторів.

За даними Сільського Господаря трактори передані на Одещину, Херсонщину, Миколаївщину, АМСРР, Уманщину та Шевченківщину росподілено так: земгромади одержали 16 тракторів окремі колгоспи—145, кущові об'єднання колгоспів—257 і машинотракторні станції—125. Впродовж 3 й 4 кварталу на Україну прибуває ще 350 тракторів марки «Ф. П.». Росподіляється їх між такими округами: Мелітопільська, Першотравенська, Зінов'ївська, Одеська, Херсонська Миколаївська та АМСРР одержують по 50 тракторів на округу причому на Мелітопільщині, Першотравенщині, Зінов'ївщини та АМСРР трактори повинні піти на організацію машино-тракторних колон, а в решті округ—кущовим об'єднанням колгоспів для організації тракторних колон та загонів.

Обираючи адміністративні райони, куди призначатиметься трактори, союзи повинні ураховувати посушливість району, переважно зерновий характер господарства в цих районах, малу забезпеченість населення живою тягловою силою та забезпеченість тракторів певним ремонтом і нафтопаливом.

ВІСТІ ВУЦВК 26 квітня 12 (1929) р., № 96 (2589).

Шляхи реконструкції сільського господарства

(з виступу В.Куйбишева на XI Всеукраїнському з'їзді рад)

В галузі тракторобудівництва також намічається широка програма. Путилівський завод доводить виробництво тракторів типу «Фордзон» до 15–20 тис. на рік. Будується новий Сталінградський тракторний завод могутністю в 40 тис. тракторів. Тракторний завод на Уралі з виробництвом 40 тис. тракторів за постановою партійної конференції і уряду передбачається почати будувати в наступному році. Дуже поширюється виробництво тракторів на нинішніх заводах, зокрема, на ХПЗ, де передбачається довести виробництво гусеничних тракторів до 3 тисяч.

Виникає думка про дальше поширення програми тракоробудівництва. Це питання ще не вирішено остаточно. Проте, правдоподібно, програма тракторобудівництва повинна бути ще поширитись, бо до кінця п'ятирічки ми вироблятимемо 60 тис. тракторів на рік, тим часом як в перші роки наступної п'ятирічки доведемо виробництво до 100 тис. тракторів…

Зовсім ясно, що та величезна кількість енергії, що ввіллється в сільське господарство у формі 100 тис. тракторів на рік, цілком перетворить лице сільського господарства і дасть змогу швидким темпом йти в галузі колективізації та збудування великого сільського господарства.

Вісти ВУЦВК (Харків), №104 від 09.05.1929.

чав крутитись і скакати в свойому дикому ритуальному танку.

Страшно було дивитись на людину, що на тлі розкішного краєвиду, на тлі гірського вечора, далека від тих красот, крутилась на місці, як замотеличена вівця, точила з рота піну, як скажена собака, хрипіла й ревла тваринним голосом—це людина говорила з подібним до себе, видуманим собою, злим і мстивим богом.

— Ерліку!—кричав шаман. Ти вислухав мене, не позбавив мене моєї сили. Зішли смерть. Зішли смерть на тих, що ступлять землю нашу. Ерліку!

Він закрутився жвавіше, руки й ноги скакали, як у дерев'яного блазня, що його шарпають за нитку, піт котився градом, з обривками піни летіли обривки незрозумілих слів і падали на землю. Кам ще хвилину покрутився і впав на землю собі, знеможений, розбитий.

Але тут не довелось спо-

— Чим же я міг помогти
—молить він.—Знаєш який
бідний.

— Раз бідний, так мовча
би. А то ні, і йому треб
своє слово сказати. А як при
пекло, то прийшов? Нечист
свиня.

— Я ж і не казав нічог
такого. Я казав, що бідному
нема чого багачів підтримувати, бо ситий голодного н
знає, а про вас, хай мене Ерлік скарає, не казав ніколи
нічого.

— Не казав?!

— От, щоб я з цього місця не встав,—клявся гість.

Кам важив, чи правду він
каже чи ні. Важив довго
мовчав.

— Вилікуй,—почав знову
молити гість.—Один він у мене на світі. Хто доглядне мою
старість? Вилікуй і бери, що
хочеш. Буду тобі служити вірно. Що захочеш зроблю.

Кам кинув на вагу скаване. Переважило. Подобалось
йому. Він був задоволений, що
має нову жертву в руках, але

Всесвіт. – 1929. – №21 (2 червня)

МАШИНОТРАКТОРНІ СТАНЦІЇ ЯК ФАКТОР КОЛЕКТИВІЗАЦІЇ

Організація 34 великих машинотракторних станцій на Україні

Рада Праці й Оборони недавно ухвалила організувати майбутнього року в СРСР 100 машинотракторних станцій. Вже першого року своєї роботи вони мають охопити близько 1,5 мілн. гектар. селянської землі. Із цих нових станцій 34 мають організувати на Україні. Щоб остаточно погодити ті райони, де будуть організовані станції, до Харкова прибув голова всесоюзного центру машинотракторних станцій т. Клименко…

Щоб найкраще поставити роботу й керівництво станціями, ми будуємо їх на лінії залізниць, не розпорошуючи окремими одиницями, а концентруючи їх гніздами по окремих округах.

Вісти ВУЦВК (Харків), №171 від 27.07.1929.

П дготуватися до організації нових машинотракторних станцій

Наркомзем разом із Укрколгоспоб'єднанням запропонував місцям негайно почати готуватись до організації нових машинотракторних станцій, що їх утворює на Україні всесоюзний машинотракторний центр.

Кожна станція матиме в середньому 50 тракторів і охоплюватиме 12 тисяч гектарів. Надалі станції будуть дуже поширені з тим, щоб довести число тракторів до 200—250 і охопити 50—60 тисяч га селянської землі.

Місця мають негайно намітити райони, де є найсприятливіші обставини, щоб організувати ці станції. Ці райони треба безпосередньо наблизити до залізниць, забезпечити водою тощо.

Вибираючи райони, треба вважати на соціяльний стан господарств, забезпечення їх тягловою силою, землевпорядженість, міру колективізації, активність селянства щодо застосування агротехнічних поліпшень тощо.

Всю підготовну роботу щодо вибору районів повинно закінчити до 10 серпня. На цей термін передбачається скликати при Наркомземі наради з представників відповідних округ.

Вісті ВУЦВК, №176, 02.08.1929

Не відбирати тракторів від селянських т-ств взаємодопомоги

У центральній комісії селянських товариств взаємодопомоги поінформовано співробітника Ратау, що місцеві органи влади на місцях, наприклад, на Полтавщині, Ізюмщині, Сталінщині, Криворіжжі і, особливо, на Харківщині безоглядно відбирають трактори від селянських товариств взаємодопомоги і передають їх в користування іншим організаціям, не вважаючи на те, що деякі товариства мають великі земельні площі (понад 100 дес.).

ЦК СТВ вважає, що такі дії є незаконні. Вони йдуть всупереч постановам ЦК від грудня 1928 та липня 1929 року, згідно з якими забороняється вилучати трактори з майна селянських товариств взаємодопомоги. З приводу цього ЦК Соцзабезпечення й ЦК СТВ звернулися зі скаргою до Прокуратури Республіки, вказуючи на незаконність і

шкідливість дій місцевих органів влади. Такі дії підривають план польових робіт товариств і можуть зруйнувати їхні господарства.

За останніми відомостями, Прокуратура Республки вже дала категоричні вказівки окрпрокуратурам, щоб притягати до відповідальності тих представників влади, що порушують постанови ВУЦВК щодо майна товариств взаємодопомоги.

Вісти ВУЦВК (Харків), №191 від 20.08.1929.

С.-г. машинопостачання в першому півріччі

…Протягом першого півріччя розповсюджено по Україні системою с.-г. коперації 1.103 шт. тракторів. Крім того, ремонтні майстерні відремонтували до 4 тис. тракторів. Було організовано 1346 прокатних пунктів і 1357 зерноочисних пунктів. Перечищено насіння 23 міл. пудів або 93%.

Правління Сільського Господаря знову дало директиву заборонити будь-який продаж с.г. машин в кредит заможним групам села, а виключно за готівку, і то недефіцитних машин після задоволення вимог колгоспів та бідняцько-середняцьких господарств. Союзам запропоновано обслідувати випадки викривлення клясової лінії при продажу с.-г. машин і винних в цьому притягти до відповідальности.

Вісті ВУЦВК (Харків), №193 від 25 серпня 1929.

2 листопада 12 (1929) р. № 255 (2748). ВІСТІ ВУЦВК Сторінка 7.

Проблема тракторного заводу на Україні

Негайно взятися до проєктування заводу

До кінця господарського року треба скласти і затвердити проєкт, приступити до підготовки кадрів для нового будівництва, а в 1932 році завод уже повинен працювати

До практичної роботи

Де і як будувати тракторний завод?

УЕН затвердила сітку машинотракторних станцій на Україні на цей рік: має бути 37 колективних станцій.

Кілька з цих запроєктованих станцій передбачається з’єднати щоб побільшити їх. Включено до сітки Бірюківську станцію на Луганщині, яку почали будувати з місцевої ініціятиви і мобілізували для цього на місці 49 тракторів. Крім цього Наркомземсправ проєктує збудувати 3 нові колективні станції на районах цукроварень – Веселополянської на Кремінччччині, Лінецької на Вінничині та Новоселицької на Шепетівщині.

Отже, цього року на Україні буде всього 37 колективних машинотракторних станцій. З них по зернових районах 26 і по районах бурякосіяння – 11. Наркомземсправ опрацьовує тепер питання про те, щоб організувати навколо цукроварень ще 7 нових станцій коштом тих тракторів, що їх дістає Цукротрест.

Наприкінці 1929-30 року станції охоплюватимуть 650 тис. га земельної площі проти 217 тис. га на жовтень цього року. На всіх станціях буде понад 2700 тракторів. Їх треба буде постачити централізованим порядком різного с.-г. знаряддя майже на 6,5 міл. крб. Але щодо окремих і найскладніших машин то перспективи не сприятливі. Передбачається дифіцит на рядкові сівалки, снопов'язалки, тракторні молотарки та на деякі інші машини. Крім того, станції дуже слабо забезпечені запасними частинами для тракторів...

Наркомземсправ накреслює 15 першочергових станцій, які треба повнотою за всяких умов устаткувати. Для таких станцій Наркомзем залучає Петрівську Тілігуло-Березанську станцію на Одещині, Снігирівську та Черненсько-Наталівську на Херсонщині, Вовчанську на Харківщині тощо. Наркомземсправ вважає також, що треба забезпечити механізовані колгоспи та колективні машино-тракторні станції тарою для нафтопродуктів, виділивши їм терміновим порядком 14 тис. бочок. Нові нафто-склади треба будувати насамперед по районах діяльності станцій.

Вісти ВУЦВК (Харків), №266 від 17.11.1929.

Україна має одержати 3.274 нових тракторів

За планом, затвердженим союзними органами, Україна 1929-30 року має одержати 3.274 трактори. Економічна нарада ухвалила розподілити їх так: радгоспам 800 тракторів, машинотракторним станціям – 1.564, великим колгоспам – 670, меліоративним союзам – 36, Укрсельцукрові – 60, Наркомосвіті, Наркомвнусправ, дослідним установам та Укрвинробуправі – 120 тощо.

Економічна нарада вважає за потрібне, щоб з числа тракторів, призначених для великих колгоспів, виділити певну частину тракторів для колективів, що утворюються з молоді, а також з демобілізованих червоноармійців.

Вісти ВУЦВК (Харків), №267 від 19.11.1929.

ХПЗ дасть 1000 тракторів

Тракторний цех ХПЗ – ударний. Потрібно 500 додаткових робітників

В зв'язку з посиленним темпом розвитку колективізації сільського господарства, значно збільшився попит на гусеничні трактори «Кому-

нар». Ще торік ХПЗ збільшив виробництво тракторів проти 27-28 року. Але вже тепер виявилось, що ця кількість – недостатня.

Робітники, адміністративно-технічний персонал і службовці тракторного цеху ХПЗ оголосили ввесь цех ударним, і обіцяють виробити 1000 тракторів. Вони звертаються до партійних і професійних організацій з проханням негайно обговорити план випуску. Робітники викликають на соцзмагання робітництво харківських заводів на кращу допомогу ХПЗ у виробництві тракторів.

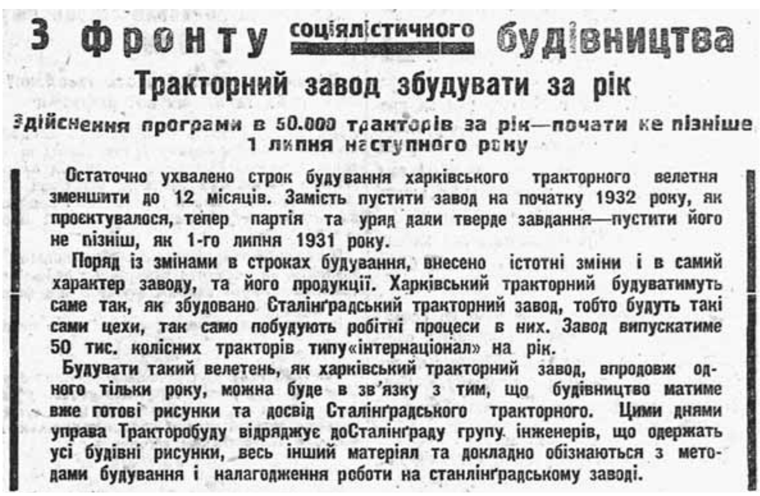
Попередні підрахунки доводять, що виробити цю кількість завод зможе, але за умовою, що всі заводи Південмаштресту, залізничні майстерні, заводи інших трестів допоможуть ХПЗ в цій роботі.

Через місяць закінчується добудова тракторного цеху, ХПЗ починає реорганізовувати збиральну майстерню. Треба обов'язково забезпечити завод стальним і чавунним литтям, звільнивши заводи від меш важливих з державного погляду замовлень. Окремі деталі і частини для тракторів повинні вироблятись на Горлівському машинобудівному заводі, на заводі «Світло Шахтаря», залізничних майстернях тощо.

Південмаштрест і ХПЗ усвідомили труднощі, що їх потрібно буде перебороти. З другої половини грудня тракторний цех має перейти на безперервний тиждень і на трьохзмінну роботу. На завод слід буде прийняти біля 500 нових робітників. Всю робочу силу треба знайти у Харкові. Роботу треба забезпечити матеріалами, особливо металом та скоріше закінчити устаткування цеху досконалішими машинами.

Робітники і технічний персонал тракторного цеху ХПЗ взяли на себе дуже важливі зобов'язання. Партійні і громадські організації повинні допомогти виконати їх повнотою.

Вісті ВУЦВК (Харків) №273 від 25.11.1929.



З фронту соціялістичного будівництва

Тракторний завод збудувати за рік

Здійснення програми в 50.000 тракторів за рік—почати не пізніше 1 липня наступного року

Остаточно ухвалено строк будування харківського тракторного велетня зменшити до 12 місяців. Замість пустити завод на початку 1932 року, як проєктувалося, тепер партія та уряд дали тверде завдання—пустити його не пізніш, як 1-го липня 1931 року.

Поряд із змінами в строках будування, внесено істотні зміни і в самий характер заводу, та його продукції. Харківський тракторний будуватимуть саме так, як збудовано Сталінґрадський тракторний завод, тобто будуть такі сами цехи, так само побудують робітні процеси в них. Завод випускатиме 50 тис. колісних тракторів типу «інтернаціонал» на рік.

Будувати такий велетень, як харківський тракторний завод, впродовж одного тільки року, можна буде в зв'язку з тим, що будівництво матиме вже готові рисунки та досвід Сталінґрадського тракторного. Цими днями управа Тракторобуду відряджує доСталінґраду групу інженерів, що одержать усі будівні рисунки, весь інший матеріял та докладно обізнаються з методами будування і налагодження роботи на станлінґрадському заводі.

Український тракторний завод будуватиметься під Харковом

МОСКВА, 27. Президія ВРНГ СРСР остаточно визначила за місце спорудження українського тракторного заводу – ст. Лосево півд. зал. за кілька кілометрів від Харкова. Начальник автотракторного об'єднання т. Осинський запропонував начальникові будівництва українського тракторного заводу т. Мишкову негайно взятися до підготовки заводської площі і до розгортання всіх інших підготовних робіт.

Вісті ВУЦВК (Харків) №273 від 28.12.1929.

Тип трактора харківського заводу

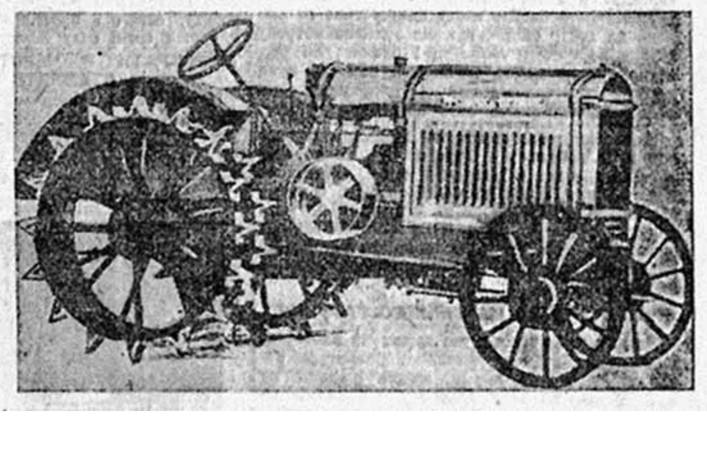
Остання постанова Уряду зазначає, що Харківський Тракторний завод має випускати на рік 50.000 тракторів типу «Інтернаціонал». Трактор «Інтернаціонал» — добре відомий Радянському Союзові. Він не менше популярний у нас, як, скажемо, й трактор «Фордзон».

Порівняно до інших тракторів в «Інтернаціоналі» є чимало істотних переваг, що примусили Уряд спинитися на цьому типі трактора для масового виготовлення на Сталінградському й Харківському велетнях.

Головні властивості трактора «Інтернаціонал» це його **технічна вдосконаленість**; його збудовано так, що в роботі він ніколи не може перекинутись; **його дуже легко й зручн**о... колеса краще зчіплалися з ґрунтом, вони мають ґрунтозчепні приладдя-таки. Трактор має 4 швидкості: три—вперед, та четверту—задній хід. На 1-й швидкості «Інтернаціонал» робить, пересічно 3,6 клм. на годину, на 2-й—близько 5 клм. і, нарешті, на 3-й—7 клм. Важить трактор разом із усім своїм лаштунком—3 тонни.

Для стаціонарних робіт трактор має спеціяльний крутень, приробленний збоку, рівнобіжно з колесами. Потужність крутня в роботі—пересічно 20 кін. сил. На хвилину крутень робить до 630—700 обертів.

«Інтернаціонал» — досить продуктивна в роботі машина: **за 8 годин роботи трактор, в середньому виорює 3,5 га землі.**



Трактор «Інтернаціонал»— майбутня продукція Харківського заводу.

Фонд на понадплановий імпорт тракторів

Постанова Союзного Наркомторгу про утворення спеціяльного експортного фонду, призначеного для надпланового імпорту тракторів, ставить перед громадськістю села великої ваги завдання. Можливо, скоріше треба широко мобілізувати увагу всієї людности навколо заготівель такої сировини, що гине безцільно на смітниках, на задвірках фабрик та заводів і т. інш.

За попередніми підрахунками виявилось, що використання цього «хламу» дасть змогу ще цього року додатково ввезти з закордону 10.000 тракторів. Це завдання цілком здійснене за правильної постановки збору всякого утилля: ганчірок, кісток, паперової макулатури, позазаводського металевого брухту, старих корків, коркових покидьків, старих бляшанок, річкових водоростей, льону-кудряшу і т. інш.

Збираючи утиль на селі, слід пам'ятати, що на кожні 2.000 карбованців вартості зданої утильсировини видаватиметься 1 трактор.

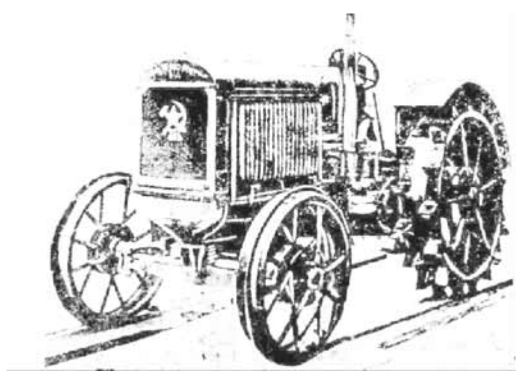
Колгоспи збирають експортні ресурси

Колгоспи України цілком підтримують заходи Колгоспцентру СРСР про утворення в колгоспах позапланових фондів експортних ресурсів на купівлю тракторів. Укрколгосп проєктує зібрати в колгоспах різних експортних ресурсів на 2,5 міл. карб.

У колгоспах є багато невикористаних покидьків скотарства, утильпродуктів тощо. На збирання їх досі майже ніхто не звертав уваги. Укрколгосп почав переговори з Укрдержторгом, що скуповуватиме від колгоспів усі ці експортні товари.

Збиранням їх і взагалі поширенням другорядного експорту зацікавилися й інші системи. Нарада представників Наркомторгу та Союзу Союзів встановила загальний розмір понадпланового експорту в сумі близько 5 міл. карб. Всі кошти від реалізації цих ресурсів будуть використані тільки на придбання тракторів.

Вісті ВУЦВК (Харків), №291 від 15.12.1929.



Трактори прибувають

ОДЕСА, 13. Американський пароплав «Вестінг» привіз до Одеси 750 тракторів «Інтернаціонал», що їх закупив Трактороцентр для машино-

тракторних станцій і радгоспів. Частину тракторів надіслали вже до Шевченківської округи та до радгоспів Цукротресту й УРГО. Трактори надсилаються спеціяльними маршрутами, пасажирською швидкістю. Сьогодні відвантажено 150 тракторів для шести машино-тракторних станцій Одещини, які вже розпочали сівбу. Найближчим часом чекають на прибуття двох американських пароплавів з тракторами та причепним знаряддям.

Вісті ВУЦВК (Харків), №60 від 14.03.1930.

Забезпечити безперебійну роботу тракторів

Урядова Засівна Трійка, вислухавши на своєму останньому засіданні доповідь Наркомзему про стан підготовки до весняної с.-г. виробничої кампанії, констатувала незадовільну якість ремонту частини тракторів, через що в деяких місцях трактори працюють з великими перебоями. Щоб усунути ці ненормальності, Урядова Трійка ухвалила запропонувати окружним Засівним Трійкам організувати пересувні ремонтні майстерні та утворити резерви запасних частин, особливо в районах масового скупчення тракторів.

Далі Урядова Трійка ухвалила звернути увагу Окружних Засівтрійок на організацію харчування трактористів та на постачання палива і води для тракторів, ні в якому разі не припускаючи будь-яких перебоїв в їхній роботі.

Вісті ВУЦВК (Харків), №75 від 02.04.1930.

ПРО АВТОРА

КОЗОРІЗ Віктор Петрович, журналіст, краєзнавець, громадський діяч.

Народився 7 жовтня 1967 року в селі Великий Хутір Драбівського району Черкаської області.

У 1994 році закінчив Інститут журналістики Київського державного університету ім. Т. Г. Шевченка. Працював кореспондентом і зав. відділом газети «Молодь України», оглядачем газети «Сільське життя», кореспондентом газети «Миргород».

З 1996 по 2000 рік – керівник пресслужби Миргородського міськвиконкому, радник, а потім заступник Мирогородського міського голови В. П. Третецького.

У 2000-2003 рр. видавав у Миргороді газету «Миргородська правда».

З 2003 року живе і працює в Харкові. Веде журналістську та громадську діяльність.

Краєзнавчою діяльністю займається з 2009 року. Спеціалізується на дослідженні історії Драбівсько-Золотоніського краю та історії свого села – Великий Хутір. Заснував сайт, присвячений історії цього населеного пункту. Має близько 100 краєзнавчих публікацій, які друкувались в наукових виданнях та періодичній пресі.

Написав і видав кілька книг з історії Великого Хутора та Драбівщини, зокрема: «Там, де молились наші предки» (2010), «Нариси з історії Великого Хутора» (2011), «Історя села Дуніновки: від заснування до наших днів» (2017), «Нариси з історії Драбова і Драбівщини» (2019).

Лауреат районної премії імені Івана Городинця (2016) та Черкаської обласної краєзнавчої премії імені Михайла Максимовича (2020).

VIKTOR KOZORIZ

Науково-популярне видання

ВІКТОР ПЕТРОВИЧ КОЗОРІЗ

ПІД ЗНАКОМ ТРАКТОРА

ІСТОРИКО-ПУБЛІЦИСТИЧНІ НАРИСИ

В авторському редагуванні

Технічний редактор	Сергій Кандич
Обкладинка, художнє оформлення	Сергій Кандич
Оригінал-макет	Світлана Кандич

На обкладинці використано ілюстрації із журналу «Машина в деревне» (1928 р. №1) та «Моделист-конструктор (1984, №1)

Здано до набору 05.06.2021. Підписано до друку 03.07.2021.
Формат 60х90/16. Друк офс. Папір офс.
Обл. вид. арк. ____. Умов. друк. арк. __. Вид. №_.
Зам. №_. Наклад __ прим.